

ACE AVIATION

Rapport de gestion 2008

Le présent rapport de gestion, qui se fonde sur des états financiers consolidés vérifiés préparés sur la base de la continuité de l'exploitation, remplace le rapport de gestion d'ACE Aviation déposé le 13 février 2009. Le rapport de gestion déposé le 13 février 2009 se fondait sur des états financiers vérifiés présentés sur une base de liquidation.

Le 7 août 2009

Table des matières

1.	Avant-propos	1
2.	Mise en garde concernant les énoncés prospectifs	2
3.	Participations	3
4.	Stratégie commerciale	3
5.	Faits marquants	4
6.	Méthodes comptables	8
7.	Résultats d'exploitation – Quatrième trimestre de 2008	12
7.1.	Air Canada.....	15
7.2.	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	16
8.	Résultats d'exploitation – Exercice 2008	18
8.1.	Air Canada.....	21
8.2.	Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	22
9.	Gestion financière et gestion du capital	24
9.1.	Analyse de la situation financière	24
9.2.	Flux de trésorerie consolidés.....	26
9.3.	Obligations contractuelles	29
9.4.	Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada	31
9.5.	Gestion du capital	32
9.6.	Dépenses en immobilisations d'Air Canada et contrats de financement connexes.....	33
9.7.	Capital social	35
10.	Opérations entre apparentés	37
11.	Arrangements hors bilan	42
12.	Instruments financiers et gestion du risque	44
13.	Estimations comptables critiques	50
14.	Facteurs de risque	55
15.	Sensibilité des résultats	66
16.	Résultats financiers trimestriels	67
17.	Principales informations annuelles	68
18.	Contrôles et procédures	69
19.	Mesures financières hors PCGR	70
20.	Glossaire	72

1. Avant-propos

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en société de portefeuille chapeautant des sociétés du secteur de l'aviation commerciale. Les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à droit de vote de catégorie B d'ACE sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto (« TSX ») sous les symboles ACE.A et ACE.B, respectivement.

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé son intention de demander au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement aux termes duquel elle procédera à sa liquidation et à la distribution de manière ordonnée de son actif net, après avoir tenu compte des dettes non réglées et des coûts de l'opération.

Conformément au chapitre 1400 du *Manuel de l'ICCA* (Institut Canadien des Comptables Agréés), « Normes générales de présentation des états financiers », en date du 31 décembre 2008, la Société a établi ses états financiers sur la base de la liquidation plutôt que sur celle de la continuité de l'exploitation.

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'au plus 700 M\$ accordée à Air Canada et annoncée le jour même par Air Canada se chiffre à 150 M\$. Compte tenu de la participation d'ACE dans cette facilité, la direction n'a pas l'intention de procéder à une liquidation à ce point-ci.

Par conséquent, les états financiers ont été établis sur la base de la continuité de l'exploitation et remplacent les états financiers publiés antérieurement pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, lesquels avaient été dressés sur la base de la liquidation. Selon l'hypothèse de la continuité de l'exploitation, Air Canada est comprise dans le périmètre de consolidation des états financiers d'ACE suivant les méthodes comptables applicables à la continuité de l'exploitation qui existaient antérieurement. Selon cette hypothèse, l'entité poursuivra ses activités et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, la Société a présumé que la date d'application du principe de la liquidation était le 31 décembre 2008, et les états consolidés des résultats, de la variation des capitaux propres, du résultat étendu et des flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 ont été présentés selon la base de la continuité de l'exploitation alors que le bilan a été présenté selon la base de la liquidation.

Le présent Rapport de gestion de 2008 (le « Rapport de gestion ») doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour 2008 et les notes y afférentes. « Société » y a le sens, selon le contexte, d'ACE et de ses participations dans le secteur de l'aviation commerciale collectivement, d'ACE et de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation commerciale, de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation commerciale, ou d'ACE à proprement parler. Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens. Pour une explication de certains termes utilisés plus loin, le lecteur se reportera au *Glossaire* de la rubrique 20. Sauf indication du contexte, le présent Rapport de gestion est actuel au 7 août 2009. Certaines données comparatives ont été reclassées pour se conformer à la présentation des états financiers de la période écoulée.

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 2, *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs*, pour une présentation des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. La rubrique 14, *Facteurs de risque*, fait état des principaux risques auxquels s'exposent ACE et ses filiales.

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné le Rapport de gestion et les états financiers consolidés vérifiés de 2008 ainsi que les notes y afférentes, et le Conseil d'administration d'ACE a approuvé ces documents avant leur diffusion. Pour un complément d'information sur les documents financiers publics d'ACE, dont sa Notice annuelle, on se reportera aux sites de SEDAR au www.sedar.com ou d'ACE au www.aceaviation.com.

2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Dans ses communications orales ou écrites, ACE fait souvent des déclarations qui sont reprises dans le présent Rapport de gestion ou qui peuvent être intégrées à des documents déposés auprès d'autorités de réglementation en matière de valeurs mobilières tant au Canada qu'aux États-Unis. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend à ce que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces énoncés peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les conditions du secteur, du marché, du crédit et de l'économie en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et de trouver du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les questions et coûts d'assurance, l'évolution de la demande par suite du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation et des procédures, les litiges et actions en cours ou à venir avec des tiers, ainsi que les facteurs précisés dans le Rapport de gestion, notamment ceux dont il est question à la rubrique 14, *Facteurs de risque*. Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes d'ACE en date de son établissement, et ils peuvent changer ultérieurement. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

3. Participations

En date du 7 août 2009, ACE détenait dans le secteur de l’aviation commerciale les participations suivantes.

	Société du secteur de l’aviation commerciale	Participation
<p>Air Canada (TSX : AC.A, AC.B)</p>	<p>Air Canada est le plus important transporteur aérien au Canada à assurer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier avec les États-Unis et sur le marché international au départ et à destination du Canada. Les filiales en propriété exclusive d’Air Canada sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), de concert avec Air Canada, est le plus grand fournisseur de services de transport de fret aérien au Canada. • Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada ») assure des services d’escale dans les aéroports. • Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») est un grand voyageur canadien qui offre des forfaits vacances. <p>* La participation qu’ACE détient dans Air Canada est sujette à dilution par suite des ententes qu’Air Canada a conclues avec ses syndicats et des bons de souscription émis ou pouvant être émis dans le cadre de la facilité de crédit d’Air Canada (voir plus loin à la rubrique 5).</p>	<p>75,0 % *</p>
<p>ACTS Aéro</p>	<p>Aero Technical Support and Services Holdings sarl (« ACTS Aéro »), propriétaire exclusif d’Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »), est une entreprise de maintenance, de réparation et de révision (« MRR ») proposant ses services dans le monde entier. Le 23 septembre 2008, ACTS Aéro a changé de dénomination sociale pour Aveos.</p>	<p>28,4 %</p>

4. Stratégie commerciale

En établissant sa structure organisationnelle en 2004, ACE a cherché à : i) instituer des directions et plans d’affaires distincts pour chaque secteur d’activité, afin que chacun puisse mieux focaliser son action stratégique et sa recherche de rentabilité; ii) aligner son personnel d’encadrement, son capital et ses ressources humaines au sein de chaque secteur; iii) faciliter le développement de chaque secteur pour qu’il atteigne son plein potentiel et, le cas échéant, qu’il puisse rechercher la clientèle de tiers; et iv) mettre pleinement en valeur les investissements qui n’avaient pas été pleinement exploités.

La stratégie de valorisation des entités d’ACE visait à leur conférer l’autonomie nécessaire pour qu’elles puissent assumer à elles seules la responsabilité de leur financement, de leur chiffre d’affaires et de la distribution de leurs actions, avec le concours d’investisseurs de l’extérieur pour ces fins et pour d’autres. Les principaux jalons de la mise en œuvre de cette stratégie ont été notamment les premiers appels publics à l’épargne (« PAPE ») liés au Fonds de revenu Aéroplan, au Fonds de revenu Jazz Air et à Air Canada ainsi que les distributions ou cessions ultérieures des participations d’ACE dans ces entités, tout comme la monétisation d’ACTS SEC et d’autres opérations, présentées à la rubrique 5, *Faits marquants*, du présent Rapport de gestion.

5. Faits marquants

Les faits ci-dessous se sont produits dans la période allant du 1^{er} janvier 2008 au 7 août 2009.

ACE

Offre de rachat substantielle : ACE rachète pour 1 498 M\$ de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote

Le 10 janvier 2008, ACE a pris livraison de 40 023 427 actions à droit de vote variable et de 9 894 166 actions à droit de vote qu'elle a rachetées pour annulation au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$.

Vente de 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit total net de 97 M\$ pour ACE.

Placement secondaire de parts du Fonds de revenu Aéroplan

Le 21 avril 2008, ACE a vendu 20,4 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net total d'environ 343 M\$ pour ACE.

Vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air

Le 2 juin 2008, ACE a vendu ses parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net total d'environ 349 M\$ et ses parts restantes du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net total d'environ 85 M\$.

Offre de rachat substantielle : ACE rachète pour 500 M\$ de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote

Le 18 juin 2008, ACE a pris livraison de 12 537 084 actions à droit de vote variable et de 10 190 187 actions à droit de vote qu'elle a rachetées pour annulation au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total d'environ 500 M\$.

Offres de rachat substantielles visant la totalité des obligations et actions privilégiées

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé que son conseil d'administration avait autorisé i) une offre de rachat substantielle (l'« offre relative aux obligations ») visant le rachat pour annulation de la totalité de ses obligations de premier rang convertibles à 4,25 % échéant en 2035 (les « obligations ») au prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations, et ii) une offre de rachat substantielle (l'« offre relative aux actions privilégiées ») visant le rachat indirect pour annulation de la totalité de ses actions privilégiées en circulation (les « actions privilégiées ») au prix de rachat de 20,00 \$ CA au comptant l'action privilégiée.

Le 10 décembre 2008, ACE a aussi annoncé son intention de demander au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement aux termes duquel ACE serait liquidée et son actif net, y compris ses actions dans Air Canada, serait distribué, de manière ordonnée, après paiement des dettes non réglées et des coûts de l'opération.

Le 19 janvier 2009, ACE a annoncé que des obligations d'un montant global de 259 M\$ de capital avaient été déposées et rachetées pour un prix de rachat global de 233 M\$ et qu'au total 8,3 millions d'actions privilégiées, au prix de 20,00 \$ au comptant l'action privilégiée, avaient été déposées et rachetées au titre de l'offre relative aux actions privilégiées pour un prix de rachat global de 166 M\$.

Le 19 mars 2009, ACE a réalisé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de 1,0 million de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20,00 \$ CA au comptant par action privilégiée. ACE a payé un prix de rachat global de 20 M\$ pour les actions déposées en réponse à l'offre de rachat substantielle.

Participation à la facilité de crédit d'Air Canada

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'au plus 700 M\$ accordée à Air Canada représentait 150 M\$. La part de 150 M\$ d'ACE est remboursable par versements trimestriels consécutifs égaux de 7,5 M\$ à compter du 1^{er} août 2010, avec un versement final de 30 M\$ exigible d'ici au cinquième anniversaire du prélèvement initial.

Air Canada

En vue d'atténuer les risques d'illiquidité décrits à la rubrique 9.2 du présent rapport de gestion, Air Canada a conclu en 2009 les opérations suivantes :

Juillet 2009

- Air Canada a obtenu une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») pour un produit de financement de 600 M\$, moins des frais d'environ 20 M\$. D'ici le premier anniversaire de l'accord de prêt, Air Canada peut demander, sous réserve du respect de certaines conditions, l'augmentation de la facilité d'au plus 100 M\$, et ce, en obtenant de nouveaux engagements auprès de prêteurs existants ou nouveaux. La participation d'ACE dans la facilité de crédit d'Air Canada est de 150 M\$. La facilité de crédit, dont la durée est de cinq ans, porte intérêt à un taux de 12,75 %. Le premier remboursement de capital est exigible en août 2010. Les obligations d'Air Canada découlant de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté de premier rang et par une hypothèque sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales. La facilité de crédit prévoit également des bons de souscription permettant aux porteurs d'acquérir jusqu'à 5 % des actions de la Société, ou jusqu'à 10 % si certaines conditions ne sont pas remplies.

Dans le cadre des opérations effectuées en vertu de la convention de crédit, Air Canada a émis aux prêteurs, au moment du premier prélèvement de crédit, cinq millions de bons de souscription pour l'achat d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada représentant 5 % du total des actions émises et en circulation. Les bons de souscription ont un prix d'exercice de 1,51 \$ et viennent à échéance dans quatre ans, soit en juillet 2013. Ces bons de souscription ont été répartis entre les prêteurs au prorata de leurs engagements de prêt aux termes de la convention de crédit, la part revenant à ACE étant de 1,25 million de bons de souscription. Sous réserve des conditions de la facilité de crédit, dans le cas où Air Canada ne fournirait pas d'autre garantie sur certains actifs dans les 90 jours suivant la clôture, Air Canada serait tenue d'émettre aux prêteurs de nouveaux bons de souscription représentant jusqu'à 5 % supplémentaires du total des actions émises et en circulation (déterminé au moment de l'émission desdits bons supplémentaires).

En conséquence, la participation directe de 75,0 % d'ACE dans Air Canada pourrait être diluée dans l'avenir.

Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 M\$ ont été remboursés de la façon suivante :

- L'encours de 49 M\$ de la facilité de crédit renouvelable a été remboursé en totalité. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la facilité de crédit.
 - Le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 M\$ portait sur 22 réacteurs visés par l'entente de financement des moteurs de rechange; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 81 M\$ au 31 juillet 2009.
 - Le prêt de 79 M\$ d'Aéroplan Canada Inc. (« Aéroplan ») a été remboursé; ce montant représentait le maximum alors disponible. Aéroplan est partie prêteuse à la facilité de crédit.
- Air Canada a prorogé ou renouvelé des conventions collectives pour 21 mois avec tous ses employés syndiqués au Canada. Ces conventions collectives sont entrées en vigueur et elles ne prévoient aucune augmentation du taux salarial, aucun changement aux protections ou prestations des régimes

d'assurance collective ni variation du niveau des prestations de retraite pendant les périodes de prolongation.

- Air Canada a conclu des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec tous ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles sur les retraites ») et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser les cotisations au titre des services passés pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ pour 2013, et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les protocoles d'entente sur les retraites prévoient aussi qu'Air Canada émettra une participation entièrement diluée de 15 % sous forme d'actions d'Air Canada, établie à la date des protocoles d'entente sur les retraites, en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente éventuelle des actions détenues par la fiducie sera versé aux régimes de retraite. En raison de ce qui précède, la participation de 75,0 % qu'ACE détient directement dans Air Canada sera diluée.
- Air Canada s'est entendue avec un fournisseur, qui procurera à Air Canada un montant non remboursable d'environ 220 M\$ en contrepartie de différents engagements contractuels.
- Air Canada a apporté des modifications aux ententes de traitement de cartes de crédit (amorcées au deuxième trimestre et achevées en juillet 2009) conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs, qui prévoient la révision du niveau de trésorerie non affectée (selon la définition donnée par l'entente et fondée généralement sur les soldes de la trésorerie et de ses équivalents et des placements à court terme) que doit maintenir Air Canada; on se reportera à cet égard à la rubrique 9.2 du présent rapport de gestion.
- Air Canada a obtenu le report jusqu'en 2013 du remboursement d'un prêt à court terme de 82 M\$ (75 M\$ US) conclu en 2008 et qui venait initialement à échéance en 2009.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente avec GE Capital Aviation Services (le « protocole d'entente avec GECAS ») qui porte sur la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing, opérations devant être effectuées avant le 30 septembre 2009, sous réserve de la finalisation des documents et de l'obtention de consentements de tiers, et devant procurer des liquidités supplémentaires d'environ 122 M\$.
- Air Canada a conclu un protocole d'entente visant la modification des conditions du contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz. Ces modifications entrent en vigueur le 1^{er} août 2009 sous réserve de l'établissement des documents officiels et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

Deuxième trimestre de 2009

- Contrat de prêt garanti avec Aéroplan pour un produit net de 79 M\$. Comme cela a été dit précédemment, ce contrat a été résilié en juillet 2009 dans le cadre des opérations liées à la facilité de crédit.
- Rendement net de 72 M\$ sur des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant, atténué par le règlement de 17 M\$ de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties.
- Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a comptabilisé une moins-value de 67 M\$ relativement à des coûts capitalisés antérieurement et engagés en vue de la conception de POLARIS, un nouveau système de réservation. Air Canada travaille actuellement à la mise en œuvre de certains éléments de la solution comme les fonctionnalités Internet et la technologie de tarification, mais elle a suspendu les activités liées à la mise en œuvre du système de réservation.

Premier trimestre de 2009

- Ententes de financement garanti par des pièces et des réacteurs de rechange et un appareil 777 de Boeing pour un produit total de 267 M\$, net de frais de 5 M\$. Le financement des réacteurs de rechange a été remboursé en partie en juillet 2009, comme il est mentionné ci-dessus.
- Cession-bail d'un 777 de Boeing pour un produit total de 172 M\$ avec le remboursement exigé d'une dette liée à l'appareil de 128 M\$, compte tenu de frais de remboursement anticipé de 14 M\$.
- Entente de financement de stocks en vertu de laquelle la Société a acquis certains stocks de pièces de rechange qu'elle prévoyait utiliser au cours des 12 mois subséquents, pour un acompte en espèces de 12 M\$ et un paiement final en 2010 de 115 M\$ fondé sur le taux de change en vigueur au 31 mars 2009.
- Remboursement d'un financement avant livraison de 83 M\$ sur le 777 de Boeing pris en livraison au premier trimestre.
- Rendement net des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant de 147 M\$, contrebalancé par le règlement de contrats de dérivés liés au carburant en faveur de contreparties de 217 M\$.

Compte tenu des opérations ci-dessus (à l'exclusion du protocole d'entente avec GECAS), Air Canada disposait de 1 320 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme (1 005 M\$ au 31 décembre 2008 et 1 087 M\$ au 31 mars 2009; 907 M\$ au 30 juin 2009).

Pour une analyse des risques d'illiquidité d'Air Canada, on se reportera à la rubrique 9.2 du présent rapport de gestion.

6. Méthodes comptables

En 2008, ACE regroupait deux secteurs isolables : Air Canada et le secteur Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). En 2007, outre Air Canada et les ENSE, ACE comptait les secteurs isolables suivants : Aéroplan SEC (« Aéroplan ») jusqu'au 14 mars 2007, Jazz Air SEC (« Jazz ») jusqu'au 24 mai 2007, ACTS SEC (« ACTS ») jusqu'au 16 octobre 2007.

ACE dresse ses états financiers consolidés sur la base de la continuité de l'exploitation conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Les principes et méthodes comptables ayant présidé à l'établissement des états financiers vérifiés 2008 d'ACE sont décrits à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés d'ACE pour l'exercice 2008.

Les résultats d'ACE rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. Après ces dates, les participations d'ACE dans Aéroplan (jusqu'au 9 mai 2008), ACTS et Jazz (jusqu'au 7 février 2008) sont comptabilisées à la valeur de consolidation. À compter du 9 mai 2008 pour Aéroplan et du 7 février 2008 pour Jazz, et jusqu'au 1^{er} juin 2008, les participations qu'ACE détenait dans ces entités ont été classées dans les investissements « disponibles à la vente ». Depuis le 2 juin 2008, ACE ne détient plus de participation dans Aéroplan ni dans Jazz. En conséquence, le résultat d'exploitation d'ACE pour 2008 n'est pas directement comparable au résultat d'exploitation de 2007.

Pour dresser les états financiers consolidés d'ACE conformément aux PCGR du Canada, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif déclarés, sur la présentation du passif éventuel et sur les montants déclarés des produits et des charges pour la période visée par les états financiers. ACE révisé ces estimations et hypothèses à intervalles réguliers, en fonction des antécédents et d'autres facteurs pertinents. Les montants réels pourraient différer sensiblement de ces estimations et hypothèses. Voir la rubrique 13 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les estimations comptables critiques d'ACE.

Changements de méthodes comptables

Les changements de méthodes comptables ci-après s'appliquent à ACE pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 sur la base de la continuité de l'exploitation.

Informations à fournir concernant le capital et Instruments financiers – informations à fournir et présentation

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté trois nouvelles normes comptables du *Manuel de l'ICCA*, en l'occurrence les chapitres 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, et 3863, *Instruments financiers – présentation*.

Le chapitre 1535 établit des normes à l'égard des informations à fournir sur le capital de l'entité et sur la façon dont il est géré. Ces normes visent à permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les objectifs, les politiques et les procédures de gestion du capital adoptés par l'entité.

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*, et modifient et renforcent certaines obligations en matière d'informations à fournir qu'il prescrit tout en maintenant ses exigences quant à la présentation. Ces nouveaux chapitres viennent accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et l'ampleur des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont l'entité gère ces risques. Voir la rubrique 12 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information.

Stocks

Le 1^{er} janvier 2008, la Société a adopté les dispositions du chapitre 3031, *Stocks*, qui remplace le chapitre 3030, *Stocks*. Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks de carburant avions adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et, par conséquent, aucun ajustement n'a été constaté au moment de la

transition. Cependant, des informations complémentaires ont été incluses dans les états financiers consolidés d'ACE à compter du premier trimestre de 2008.

Futures modifications de normes comptables

Écarts d'acquisition et actifs incorporels

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », qui établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels des entreprises. Le chapitre ne s'applique cependant pas à la comptabilisation initiale et à l'évaluation des écarts d'acquisition et des actifs incorporels générés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. La norme s'applique aux états financiers des exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2008 et, avec effet rétroactif, aux états financiers des périodes précédentes. La Société a mesuré l'incidence de l'adoption de cette nouvelle norme à compter du 1^{er} janvier 2009 et n'entrevoit pas de répercussions importantes sur ses états financiers consolidés.

Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers

Le 1^{er} janvier 2009, la Société adoptera les recommandations du Comité sur les problèmes nouveaux (« CPN ») de l'ICCA relativement à l'abrégé des délibérations CPN-173, *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers*. Cet abrégé confirme que le risque de crédit propre à l'entité et le risque de crédit de l'autre partie doivent être pris en considération pour déterminer la juste valeur d'actifs et de passifs financiers, y compris d'instruments dérivés. L'adoption de cette norme n'aura pas d'effet significatif sur les états financiers consolidés de la Société, car les dépôts de garantie négociés avec les contreparties aux contrats de dérivés liés au carburant et les contrats cadres de compensation ont été pris en considération pour déterminer qu'aucun ajustement de la valeur des dérivés lié au risque de crédit n'était nécessaire.

Regroupements d'entreprises, états financiers consolidés et participations sans contrôle

En 2009, l'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations sans contrôle ». Ces nouvelles normes s'appliqueront aux états financiers des exercices ouverts le 1^{er} janvier 2011 ou après cette date. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes.

Le chapitre 1582 remplace le chapitre 1581 et il établit des normes pour la comptabilisation d'un regroupement d'entreprises. Il constitue l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IFRS 3, « Regroupements d'entreprises ». Le chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situe dans un exercice ouvert le 1^{er} janvier 2011 ou à une date ultérieure.

Pris collectivement, les chapitres 1601 et 1602 remplacent l'ancien chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 définit des normes pour l'établissement d'états financiers consolidés. Il s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011. Le chapitre 1602 définit des normes pour la comptabilisation, dans les états financiers consolidés établis postérieurement à un regroupement d'entreprises, de la participation sans contrôle dans une filiale. Il constitue l'équivalent des dispositions correspondantes de la norme internationale d'information financière IAS 27, « États financiers consolidés et individuels », et s'applique aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011.

Normes internationales d'information financière

Le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que, le 1^{er} janvier 2011, les entreprises canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes devront commencer à appliquer les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel analogue à celui sur lequel sont fondés les PCGR du Canada, mais elles présentent des différences importantes en ce qui a trait à la constatation, à l'évaluation et aux informations à fournir.

En conséquence, la Société s'est dotée d'un plan visant à convertir ses états financiers consolidés aux IFRS, en mettant sur pied une équipe multifonctionnelle où sont représentés des cadres des secteurs de la comptabilité, de la fiscalité, de l'informatique et des techniques de l'information, des contrôles et processus internes, de la planification, de la rémunération, du trésor, des relations avec les investisseurs et des services

juridiques. Le Comité de vérification de la Société est informé tous les trimestres de l'état d'avancement du plan de conversion.

Le plan vise à déterminer l'incidence que les IFRS auront sur les méthodes comptables et décisions de mise en œuvre, sur l'infrastructure, sur les activités commerciales et sur les activités de contrôle. Suit un résumé des principaux éléments du plan de transition :

Méthodes comptables et décisions de mise en œuvre

- Principales activités :
 - Comparaison des PCGR du Canada aux méthodes comptables selon les IFRS;
 - Choix des conventions comptables permanentes de la Société selon les IFRS;
 - Sélection parmi les choix au titre de l'IFRS 1, « Première adoption des Normes internationales d'information financière »;
 - Élaboration de la présentation matérielle des états financiers;
 - Quantification des effets des changements initiaux au titre de l'IFRS 1 pour ce qui est des informations à fournir et des états financiers de 2010.
- État d'avancement :
 - La Société a mis en évidence les différences entre les conventions comptables selon les PCGR du Canada et les choix de conventions comptables, soit dans une démarche de continuité, soit pour des choix ponctuels qui devront être faits à la conversion, dans le cadre de l'IFRS 1;
 - La Société continuera de quantifier les différences mises en évidence et les choix qui seront faits, tout au long de 2009 et de 2010.

Infrastructure

- Expertise en information financière
 - Principale activité :
 - Développement d'une expertise sur les IFRS.
 - État d'avancement :
 - La Société a donné de la formation aux personnels et intervenants clés. De la formation complémentaire sera assurée jusqu'au passage officiel aux IFRS en 2011.
- Informatique et technologies de l'information
 - Principale activité :
 - Élaboration de solutions informatiques pour la période de transition ainsi que la période post-convergence.
 - État d'avancement :
 - La Société est en train de déterminer les exigences et solutions sur le plan des systèmes.

Activités commerciales

- Clauses restrictives financières
 - Principales activités :
 - Détermination de l'incidence des IFRS sur les clauses restrictives financières et les pratiques commerciales;
 - Réalisation des renégociations ou modifications nécessaires.
 - État d'avancement :
 - La Société est en train d'examiner les conséquences contractuelles des IFRS sur ses relations et autres arrangements de financement.

- Conventions de rémunération
 - Principales activités :
 - Détermination des incidences sur les conventions de rémunération;
 - Recensement des modifications nécessaires.
 - État d'avancement :
 - La Société est en train d'examiner les politiques de rémunération reposant sur des indicateurs dérivés des états financiers.

Activités de contrôle

- Contrôle interne à l'égard de l'information financière
 - Principales activités :
 - Pour toute modification de méthode comptable identifiée, évaluation des contrôles internes à l'égard de l'information financière des points de vue de la conception et de l'efficacité;
 - Mise en œuvre des modifications qui s'imposent.
 - État d'avancement :
 - La Société est en train d'examiner tous les aspects des contrôles internes à l'égard de l'information financière.
- Contrôles et procédures de communication de l'information
 - Principales activités :
 - Pour toute modification de méthode comptable identifiée, évaluation des contrôles et procédures de communication de l'information des points de vue de la conception et de l'efficacité;
 - Mise en œuvre des modifications qui s'imposent.
 - État d'avancement :
 - La Société est en train d'examiner tous les aspects des contrôles et procédures de communication de l'information.

7. Résultats d'exploitation – Quatrième trimestre de 2008

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le quatrième trimestre de 2008. Les informations sectorielles ont été dressées conformément à la méthode de présentation interne de l'information financière aux fins de la prise de décisions commerciales. Pour un complément d'information, on se reportera à la note 16, *Informations sectorielles*, afférente aux états financiers consolidés vérifiés de 2008 d'ACE.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre de 2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	2 182 \$	- \$	2 182 \$
Produits fret	113	-	113
Autres produits	203	(2)	201
	2 498	(2)	2 496
Charges d'exploitation			
Carburant avions	792	-	792
Salaires et charges sociales	444	2	446
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	-	230
CAC de Jazz	237	-	237
Amortissement et désuétude	174	(2)	172
Maintenance avions	157	-	157
Restauration et fournitures connexes	70	-	70
Communications et technologies de l'information	72	-	72
Locations avions	80	-	80
Commissions	40	-	40
Autres charges d'exploitation	348	2	350
	2 644	2	2 646
Perte d'exploitation	(146)	(4)	(150)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	11	6	17
Intérêts débiteurs	(88)	(15)	(103)
Intérêts capitalisés	6	-	6
Perte sur actifs	(5)	(10)	(15)
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	32	-	32
Perte sur la participation dans ACTS Aéro	-	(62)	(62)
	(44)	(81)	(125)
Perte avant les éléments suivants	(190)	(85)	(275)
Participation sans contrôle	(4)	180	176
Perte de change	(527)	-	(527)
Charge d'impôts	(6)	(1)	(7)
Bénéfice (perte) de la période	(727) \$	94 \$	(633) \$
BAIIALA/BAIIA ¹⁾	108 \$	(6) \$	102 \$

1) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour le quatrième trimestre de 2007.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre de 2007			
	Air Canada	ACTS ¹⁾	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation				
Produits passages	2 196 \$	- \$	- \$	2 196 \$
Produits fret	141	-	-	141
Autres produits	170	9	4	183
Produits externes	2 507	9	4	2 520
Produits intersectoriels	6	33	(39)	-
	2 513	42	(35)	2 520
Charges d'exploitation				
Carburant avions	615	-	-	615
Salaires et charges sociales	468	13	20	501
Redevances aéroportuaires et de navigation	238	-	-	238
CAC de Jazz	227	-	-	227
Amortissement et désuétude	140	1	(1)	140
Maintenance avions	173	11	(17)	167
Restauration et fournitures connexes	67	-	(1)	66
Communications et technologies de l'information	67	1	(3)	65
Locations avions	62	-	-	62
Commissions	37	-	-	37
Autres charges d'exploitation	347	13	(4)	356
	2 441	39	(6)	2 474
Bénéfice (perte) d'exploitation	72	3	(29)	46
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	22	-	18	40
Intérêts débiteurs	(89)	-	(16)	(105)
Intérêts capitalisés	20	-	-	20
Gain à la cession d'actifs	-	-	1 339	1 339
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(1)	-	-	(1)
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement ²⁾	-	-	17	17
Autres (produits) charges hors exploitation	(4)	-	1	(3)
	(52)	-	1 359	1 307
Bénéfice avant les éléments suivants	20	3	1 330	1 353
Participation sans contrôle	(3)	-	(6)	(9)
Gain (perte) de change	20	(3)	1	18
Charge d'impôts	(2)	-	(232)	(234)
Bénéfice de la période	35 \$	- \$	1 093 \$	1 128 \$
BAIIALA/BAIIA ³⁾	274 \$	4 \$	(30) \$	248 \$

1) Rend compte de la consolidation des résultats d'ACTS du 1^{er} au 15 octobre 2007.

2) Rend compte de la participation d'ACE dans ACTS (du 16 octobre au 31 décembre 2007) comptabilisée à la valeur de consolidation.

3) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BAIIA/ou BAIIALA au résultat d'exploitation.

ACE a enregistré une perte d'exploitation de 150 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 46 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 146 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 72 M\$ au quatrième trimestre de 2007, soit une détérioration de 218 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007. Le résultat consolidé d'ACE pour le quatrième trimestre de 2007 comprenait le bénéfice d'exploitation de 3 M\$ d'ACTS. ACE a enregistré un BAIIALA de 102 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre un BAIIALA de 248 M\$ à la période correspondante de 2007. Au quatrième trimestre de 2008, Air Canada a déclaré un BAIIALA de 108 M\$, contre un BAIIALA de 274 M\$ à la période correspondante de 2007, soit une baisse de 166 M\$. Au quatrième trimestre de 2007, ACTS avait dégagé un BAIIA de 4 M\$. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

ACE a inscrit des produits d'exploitation de 2 496 M\$ et des charges d'exploitation de 2 646 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre des produits d'exploitation de 2 520 M\$ et des charges d'exploitation de 2 474 M\$ à la période correspondante de 2007. À hauteur de 2 498 M\$, les produits d'exploitation d'Air Canada sont inférieurs de 15 M\$ à ceux de la même période de 2007. L'augmentation de 28 M\$ des autres produits a été plus qu'annulée par la diminution des produits passages et fret de 14 M\$ et 29 M\$, respectivement, attribuable principalement à la baisse du trafic. Les charges d'exploitation d'Air Canada totalisent 2 644 M\$, en hausse de 203 M\$ par rapport à la même période de 2007, par suite surtout de l'augmentation de la charge de carburant et des coûts de propriété et de l'effet défavorable de la forte dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US comparativement au quatrième trimestre de 2007. Dans la foulée de la déconsolidation d'ACTS, les produits et charges d'exploitation d'ACE pour 2008 ne sont pas directement comparables à ceux du quatrième trimestre de 2007.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 125 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, contre des produits hors exploitation de 1 307 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Au quatrième trimestre de 2008, ACE a constitué une provision pour perte de 10 M\$ à la cession de sa participation dans ACTS Aéro. Les produits hors exploitation du quatrième trimestre de 2007 comprenaient un gain à la cession totalisant 1 339 M\$, formé d'un gain à la cession de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS conclue le 16 octobre 2007, un gain à la cession de 539 M\$ lié au placement secondaire à l'égard d'Aéroplan conclu le 22 octobre 2007 et un gain à la cession de 233 M\$ lié au placement secondaire à l'égard de Jazz conclu le 22 octobre 2007.

Le montant net des intérêts débiteurs s'est accru de 35 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007, reflétant en cela la baisse des intérêts capitalisés liés aux nouveaux appareils, ainsi qu'une diminution des intérêts créditeurs en raison du recul des soldes de trésorerie et des taux d'intérêt. La diminution des intérêts débiteurs, qui vient pour l'essentiel du recul des frais de financement liés aux appareils 777 de Boeing faisant l'objet d'engagements par suite de l'effet favorable des acomptes avant livraison conclus au quatrième trimestre de 2007, et de la baisse des taux d'intérêt sur la dette à taux variable comparativement au quatrième trimestre de 2007, a été contrebalancée par le financement obtenu à l'égard d'appareils supplémentaires par rapport à un an plus tôt ainsi que par l'incidence négative de l'affaiblissement du dollar canadien vis-à-vis du dollar US au quatrième trimestre de 2008. Le gain sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur s'est chiffré à 32 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre une perte sur instruments financiers de 1 M\$ au quatrième trimestre de 2007. On se reportera à cet égard à la rubrique 12 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments financiers. Une perte de 62 M\$ a été enregistrée au quatrième trimestre de 2008 sur les participations, contre un bénéfice de 17 M\$ au quatrième trimestre de 2007. En ce qui concerne le quatrième trimestre de 2008, la perte représente la quote-part des pertes enregistrées par ACTS Aéro revenant à ACE, alors que le bénéfice du quatrième trimestre de 2007 avait représenté les bénéfices tirés des participations d'ACE dans Aéroplan et Jazz et de sa participation dans ACTS Aéro à compter du 16 octobre 2007.

Au quatrième trimestre de 2008, un montant de 176 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, alors qu'un montant de 9 M\$ du bénéfice net avait été attribué à la participation sans contrôle au quatrième trimestre de 2007. Le quatrième trimestre de 2008 rend compte de la détérioration du résultat net d'Air Canada par rapport au quatrième trimestre de 2007.

La perte de change nette se chiffre à 527 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre un gain de 18 M\$ au quatrième trimestre de 2007. La perte du quatrième trimestre de 2008 est attribuable à la dépréciation du dollar canadien entre le 30 septembre 2008 et le 31 décembre 2008, qui a été atténuée par un gain de 174 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2008, était de 1,2246 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0599 \$ CA le 30 septembre 2008, à midi.

ACE a inscrit une charge d'impôts de 7 M\$ au quatrième trimestre de 2008, contre une charge d'impôts de 234 M\$ à la période correspondante de 2007 sur un bénéfice avant impôts de 1 362 M\$ qui comprenait un gain de 214 M\$ à la cession des parts d'Aéroplan et de Jazz et à la monétisation d'ACTS et la charge fiscale s'y rapportant.

Le quatrième trimestre de 2008 se solde par une perte nette de 633 M\$, soit (18,12) \$ par action après dilution, contre un bénéfice net de 1 128 M\$, soit 8,88 \$ par action après dilution, au quatrième trimestre de 2007.

7.1. Air Canada

Pour le quatrième trimestre de 2008, Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 146 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 72 M\$ au quatrième trimestre de 2007, soit une détérioration de 218 M\$. Pour le quatrième trimestre de 2008, le BAIIALA se chiffre à 108 M\$, contre un BAIIALA de 274 M\$ pour la période correspondante de 2007, en baisse de 166 M\$. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

En réponse aux prix records du carburant, le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé la réduction de sa capacité pour l'horaire automne-hiver. Au quatrième trimestre de 2008, Air Canada a ainsi réduit sa capacité de 7,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2007.

Comparativement au quatrième trimestre de 2007, les produits passages de 2 182 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008 se sont repliés de 14 M\$, ou 0,6 %, par suite d'une baisse du trafic. Au quatrième trimestre de 2008, les produits passages ont reculé de 47 M\$ sur les lignes nord-américaines, tandis que, sur les lignes internationales, ils se sont accrus de 33 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007. La baisse générale des produits passages entraînée par la réduction du trafic a été en partie annulée par les produits supplémentaires tirés des majorations de tarifs et suppléments carburant. La réduction de capacité sur un grand nombre de lignes a aussi donné lieu à une meilleure ventilation globale des tarifs économiques, laquelle a fait monter le rendement moyen pour le réseau. Pour l'ensemble du réseau, le rendement unitaire s'est amélioré de 4,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison surtout des majorations tarifaires et de l'augmentation des suppléments carburant ainsi que de l'effet favorable du change lié aux produits libellés en devises. Une ventilation des tarifs plus favorable en classe économique a aussi joué dans l'amélioration du rendement par rapport au quatrième trimestre de 2007. La dépréciation du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, qui a fait augmenter la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu des retombées positives sur les produits libellés en devises et fait monter de 35 M\$ les produits passages du quatrième trimestre de 2008 par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2007. Au quatrième trimestre de 2008, la baisse de 5,3 % du trafic a été inférieure à la baisse de 7,8 % de la capacité, d'où une hausse de 2,1 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2007. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») se sont accrus de 7,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison surtout de la croissance du rendement mais aussi de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Pour le quatrième trimestre de 2008, les produits tirés du transport de fret aérien se sont chiffrés à 113 M\$, en baisse de 29 M\$, ou 20 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Du fait de l'abandon des transports par avions-cargos en 2008, cette baisse est attribuable pour presque les deux tiers au repli des produits tirés des transports tout-cargo en 2008.

Pour le quatrième trimestre de 2008, les autres produits se montent à 203 M\$, en hausse de 28 M\$, ou 16 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007, en raison surtout de l'augmentation de 21 M\$ des produits tirés de la sous-location d'avions, dont 5 M\$ sont attribuables à l'effet favorable du change sur les sous-locations libellées en dollars US.

Les charges d'exploitation totalisent 2 644 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, en hausse de 203 M\$, ou 8 %, par rapport au quatrième trimestre de 2007. Vu les dépenses considérables qu'Air Canada doit engager en dollars US pour des postes comme le carburant, la maintenance avions et les redevances aéroportuaires, la forte dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a joué pour beaucoup dans l'augmentation de ses charges d'exploitation au quatrième trimestre de 2008, soit environ 180 M\$.

Compte tenu de la charge de carburant, les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») ont augmenté de 17,4 % par rapport au quatrième trimestre de 2007. Si l'on en fait exclusion, les CESMO n'ont progressé que de 9,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2007. La forte dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US en regard du quatrième trimestre de 2007, la hausse des coûts de propriété liée aux investissements dans de nouveaux appareils et au programme de réaménagement des cabines des avions existants d'Air Canada et la réduction de capacité ont été les facteurs qui ont le plus joué dans la variation des CESMO au quatrième trimestre de 2008 par rapport à un an plus tôt. Une baisse de 5,4 % de l'utilisation des avions et une réduction de 2,8 % de la longueur moyenne des étapes ont aussi fait augmenter les CESMO par rapport au quatrième trimestre de 2007.

Les charges hors exploitation totalisent 44 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008 contre des charges hors exploitation de 52 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 32 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, contre une perte de 1 M\$ au trimestre correspondant de 2007. Voir plus loin, à la rubrique 12, le complément d'information sur les instruments dérivés d'Air Canada. Le montant net des intérêts débiteurs a augmenté de 24 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007 par suite du plus faible montant d'intérêts capitalisés à l'égard des nouveaux appareils et de la diminution des intérêts créditeurs attribuable à la baisse à la fois des soldes de trésorerie et des taux de rendement. La baisse des intérêts débiteurs, venue essentiellement de la diminution des frais de financement liés aux engagements à l'égard des 777 de Boeing attribuable aux retombées favorables des acomptes avant livraison conclus au quatrième trimestre de 2007, et de la baisse des taux d'intérêt sur la dette à taux variable comparativement au quatrième trimestre de 2007, a été contrebalancée par le financement d'appareils supplémentaires par rapport à un an plus tôt et l'effet défavorable de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US au quatrième trimestre de 2008.

Pour le quatrième trimestre de 2008, la perte de change nette se chiffre à 527 M\$, contre un gain de 20 M\$ au quatrième trimestre de 2007. La perte du quatrième trimestre de 2008 s'explique par la dépréciation du dollar canadien entre le 30 septembre et le 31 décembre 2008, partiellement annulée par le gain de 174 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2008, était de 1,2246 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0599 \$ CA le 30 septembre 2008, à midi.

Air Canada a constaté une charge d'impôts de 6 M\$ au quatrième trimestre de 2008. Cette charge fiscale rend compte du reclassement des impôts futurs, qui sont passés des « autres éléments du résultat étendu » au « résultat », au titre des gains réalisés sur des dérivés liés au carburant. L'économie d'impôts futurs liée à la perte pour 2008 a été contrebalancée par une provision pour moins-value. La charge d'impôts de 2 M\$ au quatrième trimestre de 2007 avait bénéficié d'un crédit de 12 M\$ lié à la révision du taux fédéral d'imposition des sociétés au cours de la période, après prise en compte de la provision pour moins-value.

Une perte sectorielle de 727 M\$ a été enregistrée à l'égard du quatrième trimestre de 2008, contre un bénéfice sectoriel de 35 M\$ au quatrième trimestre de 2007.

7.2. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Comme cela est dit précédemment, la comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS Aéro a été modifiée en octobre 2007 par suite de la déconsolidation d'ACTS, pour passer à la comptabilisation de la participation à la valeur de consolidation dans le secteur ENSE. Jusqu'à la déconsolidation d'ACTS Aéro, le secteur ENSE comprenait également certains ajustements de consolidation liés aux différences entre le moment où les produits tirés des services de maintenance fournis par ACTS sont constatés (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) et celui où Air Canada et Jazz les passent en charges (c'est-à-dire une fois que les travaux sont terminés). En outre, des ajustements de consolidation ont été apportés relativement au moment où sont constatés les produits et les charges liés aux contrats facturés à

l'heure de vol. Depuis le changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus nécessaires.

Les ENSE dégagent une perte d'exploitation de 4 M\$ pour le quatrième trimestre de 2008, contre une perte d'exploitation de 29 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Un BAIIALA négatif de 6 M\$ a été enregistré au quatrième trimestre de 2008, contre un BAIIALA négatif de 30 M\$ au quatrième trimestre de 2007. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

Au quatrième trimestre de 2008, ACE a constitué une provision pour perte de 10 M\$ liée à la cession de sa participation dans ACTS Aéro. Au 31 décembre 2008, la participation d'ACE dans ACTS Aéro avait une valeur comptable de néant.

Au quatrième trimestre de 2007, ACE a inscrit un gain à la cession d'actifs de 1 339 M\$, au sein du secteur des ENSE, surtout attribuable aux opérations suivantes :

- un gain à la cession de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS conclue le 16 octobre 2007;
- un gain à la cession de 539 M\$ lié au placement secondaire de 22 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan conclu le 22 octobre 2007;
- un gain à la cession de 233 M\$ lié au placement secondaire de 35 500 000 parts du Fonds de revenu Jazz Air conclu le 22 octobre 2007.

Une perte sur participation de 62 M\$ a été enregistrée au quatrième trimestre de 2008, contre un bénéfice tiré de participations de 17 M\$ au quatrième trimestre de 2007, soit une détérioration de 79 M\$. La perte du quatrième trimestre de 2008 représente la quote-part des pertes enregistrées par ACTS Aéro revenant à ACE, alors que le bénéfice du quatrième trimestre de 2007 avait représenté les bénéfices tirés des participations d'ACE dans Aéroplan et Jazz et de sa participation dans ACTS Aéro à compter du 16 octobre 2007.

Au quatrième trimestre de 2008, un montant de 180 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, alors qu'un montant de 6 M\$ du bénéfice net avait été attribué à la participation sans contrôle au quatrième trimestre de 2007. Le quatrième trimestre de 2008 rend compte de la détérioration du résultat net d'Air Canada comparativement au quatrième trimestre de 2007.

8. Résultats d'exploitation – Exercice 2008

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008. Les informations sectorielles ont été dressées conformément à la méthode de présentation interne de l'information financière aux fins de la prise de décisions commerciales. Pour un complément d'information, on se reportera à la note 16, *Informations sectorielles*, afférente aux états financiers consolidés vérifiés 2008 d'ACE.

(en millions de dollars canadiens)	2008		
	Air Canada	ENSE	Total ACE
Produits d'exploitation			
Produits passages	9 713 \$	- \$	9 713 \$
Produits fret	515	-	515
Autres produits	854	(2)	852
	11 082	(2)	11 080
Charges d'exploitation			
Carburant avions	3 419	-	3 419
Salaires et charges sociales	1 877	31	1 908
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 001	-	1 001
CAC de Jazz	948	-	948
Amortissement et désuétude	694	(8)	686
Maintenance avions	659	-	659
Restauration et fournitures connexes	314	-	314
Communications et technologies de l'information	286	-	286
Locations avions	279	-	279
Commissions	194	-	194
Autres charges d'exploitation	1 450	10	1 460
	11 121	33	11 154
Perte d'exploitation avant l'élément suivant	(39)	(35)	(74)
Provision pour enquêtes sur le fret	(125)	-	(125)
Perte d'exploitation	(164)	(35)	(199)
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs	57	27	84
Intérêts débiteurs	(319)	(54)	(373)
Intérêts capitalisés	37	-	37
Gain (perte) à la cession d'actifs	(34)	980	946
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	92	-	92
Perte découlant de participations et d'autres placements	-	(64)	(64)
Autres produits (charges) hors exploitation	(3)	1	(2)
	(170)	890	720
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	(334)	855	521
Participation sans contrôle	(12)	250	238
Perte de change	(655)	-	(655)
Charge d'impôts	(24)	(200)	(224)
Bénéfice (perte) de la période	(1 025) \$	905 \$	(120) \$
BIIIALA/BIIIA avant provision pour enquêtes sur le fret ¹⁾	934 \$	(43) \$	891 \$
BIIIALA/BIIIA ¹⁾	809 \$	(43) \$	766 \$

1) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BIIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BIIIALA ou BIIIA au résultat d'exploitation.

Le tableau ci-après présente les résultats de la Société, les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour l'exercice 2007.

(en millions de dollars canadiens)	2007					Total ACE
	Air Canada	Aéroplan ¹⁾	Jazz ²⁾	ACTS ³⁾	ENSE	
Produits d'exploitation						
Produits passages	9 329 \$	- \$	- \$	- \$	15 \$	9 344 \$
Produits fret	548	-	-	-	-	548
Autres produits	649	198	3	193	(109)	934
Produits externes	10 526	198	3	193	(94)	10 826
Produits intersectoriels	120	3	610	604	(1 337)	-
	10 646	201	613	797	(1 431)	10 826
Charges d'exploitation						
Carburant avions	2 552	-	125	-	(124)	2 553
Salaires et charges sociales	1 920	17	139	272	35	2 383
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 022	-	80	-	(81)	1 021
CAC de Jazz	923	-	-	-	(386)	537
Amortissement et désuétude	548	3	9	31	(9)	582
Maintenance avions	757	-	50	235	(527)	515
Restauration et fournitures connexes	313	-	6	-	(1)	318
Communications et technologies de l'information	275	7	2	13	(16)	281
Locations avions	282	-	57	-	(16)	323
Commissions	201	-	-	-	-	201
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	-	15
Autres charges d'exploitation	1 420	134	83	211	(204)	1 644
	10 213	161	551	777	(1 329)	10 373
Bénéfice (perte) d'exploitation	433	40	62	20	(102)	453
Produits (charges) hors exploitation						
Intérêts créditeurs	92	3	2	-	29	126
Intérêts débiteurs	(348)	(3)	(3)	(14)	(52)	(420)
Intérêts capitalisés	108	-	-	-	-	108
Gain à la cession d'actifs	19	-	-	-	1 347	1 366
Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur	26	-	-	-	-	26
Bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement ⁴⁾	-	-	-	-	71	71
Autres produits (charges) hors exploitation	(19)	(1)	1	(2)	9	(12)
	(122)	(1)	-	(16)	1 404	1 265
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	311	39	62	4	1 302	1 718
Participation sans contrôle	(9)	-	-	-	(148)	(157)
Écart de change	317	-	-	(4)	-	313
Charge d'impôts	(190)	-	-	-	(286)	(476)
Bénéfice de l'exercice	429 \$	39 \$	62 \$	- \$	868 \$	1 398 \$
BAIIALA/BAIIA ⁵⁾	1 263 \$	43 \$	128 \$	51 \$	(127) \$	1 358 \$

1) Rend compte de la consolidation des résultats d'Aéroplan du 1^{er} janvier au 13 mars 2007.

2) Rend compte de la consolidation des résultats de Jazz du 1^{er} janvier au 23 mai 2007.

3) Rend compte de la consolidation des résultats d'ACTS du 1^{er} janvier au 15 octobre 2007.

4) Rend compte de la consolidation des activités d'Aéroplan (du 14 mars au 31 décembre 2007), de Jazz (du 24 mai au 31 décembre 2007) et d'ACTS (du 16 octobre au 31 décembre 2007) selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation.

5) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA ou BAIIA au résultat d'exploitation et du BAIIALA ou BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles, au résultat d'exploitation.

En raison de la dilution de la participation d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS, les résultats d'exploitation d'ACE pour 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats d'exploitation de 2007.

Pour l'exercice 2008, ACE a enregistré une perte d'exploitation de 74 M\$, avant provision pour enquêtes sur le fret, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 453 M\$ en 2007. En 2008, Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 39 M\$, avant provision pour enquêtes sur le fret, contre un bénéfice d'exploitation de 433 M\$ en 2007, soit une détérioration de 472 M\$. En 2008, Air Canada a constitué une provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ liée aux allégations de pratiques tarifaires anticoncurrentielles des transports de fret. Le résultat consolidé d'ACE pour 2007 comprenait les bénéfices d'exploitation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS de 40 M\$, 62 M\$ et 20 M\$, respectivement. En 2008, ACE a dégagé un BAIIALA de 891 M\$, avant provision pour enquêtes sur le fret, contre un BAIIALA de 1 358 M\$ pour 2007. En 2008, Air Canada a déclaré un BAIIALA de 934 M\$, avant provision pour enquêtes sur le fret, comparativement à un BAIIALA de 1 263 M\$ en 2007, en baisse de 329 M\$. En 2007, le BAIIALA d'ACE comprenait les BAIIALA d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS de 43 M\$, 128 M\$ et 51 M\$, respectivement. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

ACE a enregistré des produits d'exploitation de 11 080 M\$ et des charges d'exploitation de 11 154 M\$ en 2008. En 2007, ACE avait enregistré des produits d'exploitation de 10 826 M\$ et des charges d'exploitation de 10 373 M\$. Par suite de la déconsolidation d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS, les produits et charges d'exploitation d'ACE pour 2008 ne sont pas directement comparables à ceux de 2007.

Les produits hors exploitation totalisent 720 M\$ pour 2008, contre des produits hors exploitation de 1 265 M\$ en 2007. En 2008, ACE a tiré un gain totalisant 830 M\$ de la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan et un gain de 167 M\$ de la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air et a constitué une provision pour perte de 10 M\$ à la cession de sa participation dans ACTS Aéro. Par ailleurs, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait du service de sa flotte de 767-200 de Boeing. En 2007, ACE avait inscrit un gain à la cession d'actifs totalisant 1 366 M\$, principalement formé d'un gain de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS, d'un gain de 539 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan, d'un gain de 233 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air et d'un gain de 8 M\$ associé à la vente d'actions de US Airways. De plus, Air Canada a constaté un gain de 14 M\$ lié à un appareil avarié et un gain de 5 M\$ tiré surtout de la vente d'un bâtiment. Le gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur se chiffre à 92 M\$ en 2008, contre un gain de 26 M\$ en 2007. Pour un complément d'information sur les instruments financiers, on se reportera à la rubrique 12 du présent Rapport de gestion.

Une perte sur participation de 64 M\$ a été enregistrée en 2008, contre un bénéfice tiré de participations de 71 M\$ en 2007, soit une détérioration de 135 M\$. En ce qui concerne 2008, la perte représente la quote-part des pertes enregistrées par ACTS Aéro revenant à ACE, partiellement annulée par les bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement d'Aéroplan et de Jazz jusqu'à juin 2008. En 2007, les bénéfices tirés de participations représentaient la quote-part revenant à ACE au titre de ses participations dans Aéroplan (du 14 mars au 31 décembre 2007) et dans Jazz (du 24 mai au 31 décembre 2007) ainsi que de sa participation dans ACTS Aéro (du 16 octobre 2007 au 31 décembre 2007).

La perte de change nette se chiffre à 655 M\$ pour 2008, contre un gain de 313 M\$ en 2007. La perte de 2008 est attribuable à la dépréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008, laquelle a été atténuée par un gain de 327 M\$ lié à des dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2008, était de 1,2246 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007, à midi.

En 2008, un montant de 238 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, contre un montant de 157 M\$ du bénéfice net attribué à la participation sans contrôle en 2007. La participation sans contrôle traduit la détérioration du résultat net d'Air Canada et, dans une moindre mesure, le changement de méthode de comptabilisation d'Aéroplan et de Jazz.

Une charge d'impôts de 224 M\$ a été enregistrée en 2008, dont 24 M\$ sont liés à Air Canada et 180 M\$ à la cession des parts d'Aéroplan et de Jazz. En 2007, une charge d'impôts de 476 M\$ avait été constatée, dont 190 M\$ étaient liés à Air Canada, 219 M\$ à la cession de participations dans des entités du secteur de l'aviation commerciale et 37 M\$ aux distributions spéciales de parts d'Aéroplan et de Jazz.

L'exercice 2008 d'ACE se solde par une perte nette de 120 M\$, soit (2,59) \$ par action après dilution. La perte nette de 2008 rend compte d'importants gains à la cession des parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, mais ceux-ci ont été plus qu'annulés par une détérioration des résultats sectoriels d'Air Canada, dont la provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ constituée au premier trimestre de 2008 et la perte de change nette de 655 M\$. En 2007, ACE avait dégagé un bénéfice net de 1 398 M\$, soit 11,44 \$ par action après dilution. Le bénéfice net de 2007 comprenait d'importants gains liés à la monétisation d'ACTS et aux placements secondaires d'Aéroplan et de Jazz.

8.1. Air Canada

Pour l'exercice 2008, Air Canada déclare une perte d'exploitation, avant provision pour enquêtes sur le fret, de 39 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 433 M\$ en 2007, soit une détérioration de 472 M\$. L'augmentation de 436 M\$, ou 4 %, des produits d'exploitation a été plus qu'annulée par l'augmentation de 867 M\$, ou 34 %, de la charge de carburant.

Pour 2008, le BAIIALA, avant provision pour enquêtes sur le fret, se monte à 934 M\$, contre un BAIIALA de 1 263 M\$ pour 2007, en baisse de 329 M\$. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

En réponse aux prix records du carburant, le 17 juin 2008, Air Canada a annoncé la réduction de sa capacité pour l'horaire automne-hiver. Au premier semestre de 2008, Air Canada avait accru sa capacité de 3,4 % par rapport au premier semestre de 2007. Au second semestre de 2008, Air Canada a réduit sa capacité de 5,4 % par rapport à la période correspondante de 2007. La capacité réseau (exprimée en SMO) pour la totalité de l'exercice 2008 a baissé de 1,2 % par rapport à l'exercice 2007.

Par rapport à 2007, les produits passages de 2008 sont en hausse de 384 M\$, ou 4,1 %, et s'établissent à 9 713 M\$, hausse surtout attribuable aux majorations des tarifs et des suppléments imposés pour atténuer la flambée des prix du carburant. La croissance des produits passages s'est observée sur tous les segments, hormis les lignes transfrontalières avec les États-Unis qui ont affiché une légère réduction. Pour l'ensemble du réseau, le rendement unitaire s'est amélioré de 4,3 % par rapport à 2007, en raison surtout des majorations tarifaires et des augmentations des suppléments visant à atténuer la flambée des prix du carburant. Une meilleure ventilation des tarifs, tant en cabine économique qu'en cabine à haut rapport, a également joué dans l'amélioration du rendement unitaire par rapport à 2007. La plus grande vigueur du dollar canadien en 2008, qui a eu pour effet de faire baisser la valeur en dollars canadiens des ventes réalisées à l'étranger, a eu un effet défavorable sur les produits libellés en devises, avec pour conséquence un repli de 111 M\$ des produits passages de 2008 par rapport à 2007. En 2008, la baisse de 0,2 % du trafic a été inférieure à la réduction de 1,2 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 0,8 point du coefficient d'occupation par rapport à 2007. En 2008, les PPSMO se sont accrus de 5,3 % par rapport à 2007, par suite d'une hausse du rendement et, dans une moindre mesure, de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Pour 2008, les produits fret ont totalisé 515 M\$, soit 33 M\$ ou 6 % de moins qu'en 2007. Les produits tirés du fret aérien normal ont augmenté de 23 M\$, ou 5 %, traduisant en cela la hausse du chiffre d'affaires sur les lignes internationales. Les produits des transports tout-cargo se sont repliés de 58 M\$, Air Canada n'ayant exploité un avion-cargo MD-11 sur l'Europe que pendant le premier semestre de 2008, comparativement à un avion-cargo MD-11 sur l'Europe pendant tout l'exercice 2007 et un autre avion-cargo sur l'Asie pendant le premier semestre de 2007.

Les autres produits se chiffrent à 854 M\$ pour 2008, en hausse de 87 M\$, ou 11 %, par rapport à 2007, en raison surtout d'une hausse de 61 M\$ des produits de la sous-location d'avions par rapport à 2007 et d'une augmentation de 18 M\$ des produits à Vacances Air Canada, essentiellement attribuable à la hausse du trafic passagers par rapport à 2007.

Les charges d'exploitation totalisent 11 121 M\$ pour 2008, en progression de 908 M\$, ou 9 %, par rapport à 2007, conséquence de l'importante hausse de 867 M\$ de la charge de carburant et de l'augmentation de 143 M\$ des coûts de propriété par rapport à 2007. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par une réduction de 98 M\$ de la charge de maintenance avions par rapport à 2007.

Si l'on tient compte de la charge de carburant, les CESMO ont progressé de 10,2 % par rapport à 2007. Si on l'exclut, les CESMO ont augmenté de 1,7 % par rapport à 2007. La hausse des coûts de propriété unitaires, qui rend compte des investissements qu'Air Canada a faits dans de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines de ses appareils existants, ainsi que la réduction de capacité au deuxième semestre de 2008 ont aussi joué dans la croissance des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport à un an plus tôt. La baisse importante de la charge de maintenance avions, la plus grande valeur du dollar canadien par rapport au dollar US pendant la majeure partie de 2008 ainsi que des économies de coûts unitaires liées à la flotte de 777 de Boeing ont partiellement contrebalancé l'augmentation globale des coûts unitaires, compte non tenu de la charge de carburant.

Les charges hors exploitation totalisent 170 M\$ pour 2008, contre des charges hors exploitation de 122 M\$ en 2007. Le gain lié aux ajustements de juste valeur des instruments dérivés se chiffre à 92 M\$ en 2008, contre un gain de 26 M\$ en 2007. Le montant net des intérêts débiteurs a augmenté de 77 M\$ par rapport à 2007. Le plus faible montant d'intérêts capitalisés à l'égard des nouveaux appareils et le repli des intérêts créditeurs attribuable à la fois à la diminution des soldes de trésorerie et des taux de rendement ont plus qu'annulé la baisse de 29 M\$ des intérêts débiteurs. En 2008, Air Canada a inscrit une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait des 767-200 de Boeing de son parc. En 2007, Air Canada avait inscrit un gain à la cession de 14 M\$ sur le produit d'assurance perçu relativement à un appareil CRJ-100 lui appartenant et loué à Jazz qui avait été endommagé au-delà de toute réparation possible.

Pour 2008, la perte de change nette se chiffre à 655 M\$, contre un gain de 317 M\$ en 2007. La perte de 2008 s'explique par la dépréciation du dollar canadien entre le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2008, partiellement annulée par le gain de 327 M\$ lié aux dérivés sur devises. Pour 1 \$ US, le taux de change à midi, le 31 décembre 2008, était de 1,2246 \$ CA, tandis qu'il était de 0,9881 \$ CA le 31 décembre 2007, à midi.

Air Canada a constaté une charge d'impôts de 24 M\$ pour 2008. Cette charge fiscale rend compte du reclassement des impôts futurs, qui sont passés des « autres éléments du résultat étendu » au « résultat », au titre des gains réalisés sur des dérivés liés au carburant. Une éventuelle économie d'impôts futurs de 148 M\$ au titre de la perte de l'exercice écoulé a été contrebalancée par une provision pour moins-value, comparativement à une charge d'impôts de 190 M\$, à un taux d'imposition effectif de 31 %, pour 2007. Le taux d'imposition effectif pour 2007 avait profité de la portion capital de certains gains de change constatés pendant l'année, lesquels étaient imposés à 50 % du taux d'imposition des bénéficiaires. En outre, l'incidence favorable de la révision à la baisse du taux fédéral d'imposition des sociétés a été constatée en 2007. En 2007, Air Canada avait aussi enregistré une charge de 10 M\$ au titre des impôts exigibles relativement à l'harmonisation des taux d'imposition ontarien et fédéral. Cette modification à la législation fiscale a donné lieu à un passif d'impôts de 10 M\$ devant être réglé sur cinq ans, à compter de 2010.

Une perte sectorielle de 1 025 M\$ a été enregistrée pour 2008, contre un bénéfice sectoriel de 429 M\$ en 2007. La perte sectorielle de 2008 tient compte de la provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ et de la perte de change nette de 655 M\$.

8.2. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »)

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. Par suite de la nouvelle façon de comptabiliser la participation d'ACE dans Aéroplan, depuis le 14 mars 2007, certains ajustements de consolidation liés à Aéroplan ne sont plus constatés dans le secteur ENSE. Comme cela est dit précédemment, le mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS a été modifié en octobre 2007 pour passer de la consolidation à la comptabilisation à la valeur de consolidation au sein des ENSE. Jusqu'à la déconsolidation d'ACTS, le secteur des ENSE comprenait en outre certains ajustements de consolidation liés au moment où sont constatés les produits tirés des services de maintenance fournis par ACTS (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) et celui où Air Canada et Jazz les passent en charges (c'est-à-dire une fois que les travaux sont terminés). En outre, des ajustements de consolidation étaient apportés relativement au moment où étaient constatés les produits et les charges liés aux contrats facturés à l'heure de vol. Depuis le changement de mode de comptabilisation de la participation d'ACE dans ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus nécessaires.

Le secteur des ENSE a enregistré une perte d'exploitation de 35 M\$ en 2008, comparativement à une perte d'exploitation de 102 M\$ en 2007. Un BAIIALA négatif de 43 M\$ a été dégagé pour 2008, contre un BAIIALA négatif de 127 M\$ en 2007. Voir la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*.

Une perte sur participation de 64 M\$ a été enregistrée en 2008, contre un bénéfice tiré de participations de 71 M\$ en 2007, soit une détérioration de 135 M\$. La perte sur participation de 2008 représente la quote-part revenant à ACE des pertes enregistrées par ACTS Aéro, qui a été atténuée par les bénéfices tirés des participations et autres revenus de placement d'ACE dans Aéroplan et Jazz jusqu'à juin 2008. En 2007, les bénéfices tirés des participations représentaient la quote-part des bénéfices tirés des participations d'ACE dans Aéroplan (du 14 mars au 31 décembre 2007) et Jazz (du 24 mai au 31 décembre 2007) et de sa participation dans ACTS Aéro (du 16 octobre au 31 décembre 2007).

En 2008, un montant de 250 M\$ de la perte nette a été attribué à la participation sans contrôle, alors qu'un montant de 148 M\$ du bénéfice net avait été attribué à la participation sans contrôle en 2007. La participation sans contrôle traduit essentiellement la détérioration du résultat net d'Air Canada et, dans une moindre mesure, le changement de méthode de comptabilisation d'Aéroplan et de Jazz.

Ont été enregistrés dans les ENSE de 2008 les gains et la perte à la cession suivants :

- un gain à la cession de 830 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan;
- un gain à la cession de 167 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air;
- une provision pour perte de 10 M\$ à la cession de la participation d'ACE dans ACTS Aéro.

Avaient été enregistrés dans les ENSE de 2007 les gains à la cession suivants :

- un gain à la cession de 565 M\$ lié à la monétisation d'ACTS conclue le 16 octobre 2007;
- un gain à la cession de 539 M\$ lié au placement secondaire de 22 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan conclu le 22 octobre 2007;
- un gain à la cession de 233 M\$ lié au placement secondaire de 35 500 000 parts du Fonds de revenu Jazz Air conclu le 22 octobre 2007;
- un gain à la cession de 8 M\$ lié à la vente de 500 000 actions de US Airways.

9. Gestion financière et gestion du capital

Le tableau suivant présente le bilan consolidé d'ACE aux 31 décembre 2008 et 2007.

Bilan consolidé condensé (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2008	31 décembre 2007
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 813 \$	3 139 \$
Autre actif à court terme	1 396	1 465
Actif à court terme	3 209	4 604
Immobilisations corporelles	7 469	7 925
Actifs incorporels	698	647
Dépôts et autres actifs	495	578
	11 871 \$	13 754 \$
Passif		
Passif à court terme	3 882 \$	3 235 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 980	4 006
Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires	1 407	1 824
Autre passif à court terme	626	715
	10 895	9 780
Participation sans contrôle	512	757
Capitaux propres	464	3 217
	11 871 \$	13 754 \$

9.1. Analyse de la situation financière

ACE

Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.2 du présent Rapport de gestion pour une analyse de la variation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme, sur une base déconsolidée.

Participation sans contrôle

La participation sans contrôle d'ACE s'élevait à 512 M\$ au 31 décembre 2008, soit une baisse de 245 M\$ comparativement au 31 décembre 2007. La variation de la participation sans contrôle est surtout attribuable à la quote-part à titre d'actionnaire sans contrôle de la perte subie par Air Canada en 2008. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 8.1 du présent Rapport de gestion pour l'analyse des résultats d'exploitation de 2008 d'Air Canada.

Capitaux propres

Les capitaux propres d'ACE se chiffraient à 464 M\$ au 31 décembre 2008, soit une baisse de 2 753 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. La variation des capitaux propres est principalement attribuable aux offres de rachat substantielles, dans le cadre desquelles ACE a accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 52 560 511 actions à droit de vote variable de catégorie A et 20 084 353 actions à droit de vote de catégorie B, pour un prix de rachat total de 1 998 M\$, selon les modalités des offres de rachat substantielles. Ces opérations sont expliquées plus en détail à la rubrique 9.7 du présent Rapport de gestion. Il y a lieu de se reporter à l'état consolidé vérifié de la variation des capitaux propres d'ACE pour obtenir des renseignements détaillés sur la variation des capitaux propres.

Air Canada

L'actif net d'Air Canada a diminué de 1 681 M\$ au cours de l'exercice par suite de la perte de 1 025 M\$ pour l'exercice et de la perte sur la juste valeur des dérivés liés au carburant d'Air Canada inscrite dans les autres éléments du résultat étendu. La perte de l'exercice s'est largement ressentie des pertes sur les éléments de la dette d'Air Canada libellés en dollars US et de la provision de 125 M\$ pour enquêtes sur le fret.

Les immobilisations corporelles se chiffrent à 7 469 M\$ au 31 décembre 2008, en baisse de 450 M\$ par rapport au 31 décembre 2007, compte tenu principalement de l'incidence de la charge d'amortissement de 646 M\$ constatée pour l'exercice. En 2008, l'incidence des nouvelles immobilisations corporelles de 883 M\$ a été largement contrebalancée par la cession d'actifs liés à la cession-bail de cinq 777 de Boeing.

La dette à long terme et les obligations locatives, dont la part exigible à moins d'un an, totalisent 5 354 M\$ au 31 décembre 2008, en hausse de 935 M\$ par rapport au 31 décembre 2007. L'augmentation s'explique surtout par la forte dépréciation du dollar canadien et les conséquences de cette dépréciation sur la dette d'Air Canada libellée en dollars US, qui se chiffre à environ 985 M\$. En 2008, l'effet des emprunts supplémentaires de 871 M\$, qui comprennent les nouveaux financements de 434 M\$ obtenus au quatrième trimestre de 2008, a été plus qu'annulé par les remboursements de 992 M\$ au titre de la dette à long terme et des obligations locatives.

La baisse de 417 M\$ du passif au titre des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite par rapport au 31 décembre 2007 vient d'une capitalisation de 316 M\$ en excédent de la charge de retraite et du reclassement, dans le passif à court terme, d'un passif de 132 M\$ au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires. On se reportera à la rubrique 9.4 du présent Rapport de gestion pour une analyse des obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

9.2. Flux de trésorerie consolidés

Comme cela est dit plus haut, les résultats d'ACE rendent compte de la consolidation des activités d'Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, de Jazz jusqu'au 24 mai 2007 et d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007.

Le tableau ci-après présente de façon sommaire l'état consolidé des flux de trésorerie d'ACE pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Variation		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007	Variation (\$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(291) \$	67 \$	(343) \$	(110) \$	637 \$	(747) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	269	657	(388)	(2 095)	1 403	(3 498)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	8	598	(605)	1 212	(1 594)	2 806
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période	(14)	1 322	(1 336)	(993)	446	(1 439)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période *	1 321	978	343	2 300	1 854	446
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période *	1 307 \$	2 300 \$	(993) \$	1 307 \$	2 300 \$	(993) \$

* La trésorerie et les équivalents de trésorerie ne tiennent pas compte de placements à court terme de 506 \$ au 31 décembre 2008 (839 \$ au 31 décembre 2007).

ACE

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie d'ACE sur une base déconsolidée en 2008 :

- Le 10 janvier 2008, ACE a reçu et accepté, pour rachat et annulation, un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle.
- ACE a touché un produit en trésorerie de 40 M\$ représentant le solde des fonds entiers jusqu'à la clôture de la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007.
- Le 21 janvier 2008, ACE a touché un produit net de 97 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Jazz Air.
- Le 21 avril 2008, ACE a touché un produit net de 343 M\$ lié à la vente de parts du Fonds de revenu Aéroplan.
- Le 2 juin 2008, ACE a touché un produit net de 85 M\$ lié à la vente de ses parts restantes du Fonds de revenu Jazz Air.
- Le 2 juin 2008, ACE a touché un produit net de 349 M\$ lié à la vente de ses parts restantes du Fonds de revenu Aéroplan.
- Le 18 juin 2008, ACE a reçu et accepté, pour rachat et annulation, un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 500 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle.
- En juin 2008, une entité liée à Grupo TACA a exercé son option de vente et vendu à ACE sa participation de 5 % dans ACTS Aéro pour 19 M\$.

Suit le résumé des principales opérations ou principaux facteurs à s'être répercutés sur la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'ACE sur une base déconsolidée en 2007 :

- Le 16 octobre 2007, ACE a touché un produit net de 723 M\$ lié à la monétisation d'ACTS.
- Le 22 octobre 2007, ACE a touché un produit net de 463 M\$ lié au placement secondaire du Fonds de revenu Aéroplan.
- Le 22 octobre 2007, ACE a touché un produit net de 263 M\$ lié au placement secondaire du Fonds de revenu Jazz Air.
- ACE a touché un produit net de 16 M\$ lié à la vente de ses actions restantes de US Airways.

En 2007, les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement comprenaient un montant de 138 M\$ correspondant à la trésorerie liée à Jazz sortie du bilan consolidé d'ACE par suite de la déconsolidation de Jazz en date du 24 mai 2007.

En 2007, les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement comprenaient des sorties de fonds de 53 M\$ portant sur l'acquisition d'Aeroman, tandis que la trésorerie de 231 M\$ liée à Aéroplan a été retirée du bilan consolidé d'ACE à la suite de la déconsolidation d'Aéroplan en date du 14 mars 2008.

Liquidité d'Air Canada

Le risque d'illiquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. Air Canada contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. À cet égard, Air Canada a pour objectif principal de maintenir un solde minimum de trésorerie non affectée supérieur à un niveau de liquidité cible de 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 31 juillet 2009, la trésorerie non affectée s'établissait à 1,32 G\$ ou 13 % des produits d'exploitation annuels de 2008.

La direction d'Air Canada croit que les événements importants décrits à la rubrique 5 du présent rapport de gestion amélioreront considérablement la situation de trésorerie d'Air Canada. Cette dernière demeure toutefois exposée à certains risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, aux taux de change et aux taux d'intérêt ainsi qu'aux pressions accrues de la concurrence et aux clauses restrictives des montages financiers et autres contrats auxquels la Société est partie. Au premier semestre de 2009, le repli de la demande pour les services de transport et de fret aériens de la Société s'est poursuivi sur les marchés nationaux et internationaux, et la Société s'attend à ce que la demande demeure fragile pour le reste de l'exercice. Le virus H1N1 pourrait aussi continuer d'influer sur la demande de voyages par avion. La Société surveille le risque lié au virus H1N1, mais elle n'est cependant pas en mesure de prévoir si son incidence sur ses activités sera importante. Même si Air Canada a obtenu du financement, comme il est indiqué à la rubrique 5 du présent rapport de gestion, et qu'elle ne prévoit pas réaliser d'autres montages financiers importants au cours du prochain exercice, les marchés du crédit restent comprimés. De plus, étant donné les conditions et les engagements des montages financiers en cours, la Société ne pourra affecter, le cas échéant, qu'un nombre limité d'actifs en garantie de montages financiers supplémentaires ou d'autres opérations similaires. Ces facteurs ont eu et pourront avoir une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité. On se reportera à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion pour une description des obligations contractuelles d'Air Canada.

À ce jour en 2009 (y compris les événements importants exposés à la rubrique 5 du présent rapport de gestion), la direction d'Air Canada a continué de mettre en œuvre diverses initiatives et d'élaborer des plans afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture, notamment les montages financiers décrits à la rubrique 5 du présent rapport de gestion, des initiatives de compression des coûts et des ajustements de la capacité dans le but d'adapter cette capacité à la demande passagers. Cependant, la structure de coûts d'Air Canada fait en sorte que les variations des coûts fixes ne sont pas nécessairement proportionnelles aux changements de la capacité à court terme.

Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

On se reportera à la rubrique 9.4 du présent rapport de gestion pour une analyse des obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Air Canada a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit de ses clients. Au deuxième trimestre de 2009 et en juillet 2009, Air Canada s'est entendue avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit pour modifier certaines ententes concernant le traitement des cartes de crédit. En vertu de ces modifications, le niveau de trésorerie non affectée qu'Air Canada doit maintenir (selon la définition donnée par l'entente et fondé en général sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents de trésorerie et Placements à court terme) a été ramené à 800 M\$ (contre 1 300 M\$ avant les modifications). Air Canada doit donner à son fournisseur des dépôts accumulés et des garanties. L'événement déclencheur découlant du ratio de couverture de la dette ne s'applique plus aux termes de l'entente modifiée. Si Air Canada maintient un niveau de trésorerie non affectée de plus de 1 200 M\$ pendant deux mois consécutifs, le niveau de trésorerie non affectée requis passera à 1 100 M\$ et le fournisseur remettra à Air Canada les dépôts et les garanties que la Société a fournis. Tant que le solde de trésorerie non affectée demeure supérieur à 1 100 M\$, Air Canada n'aura aucune obligation de fournir des dépôts ou des garanties au fournisseur. Aux termes des modifications convenues en juillet 2009, si le solde de trésorerie non affectée d'Air Canada est inférieur à 1 100 M\$, son obligation de verser des dépôts au fournisseur est plafonnée à un montant d'au plus 75 M\$ tant que le solde de trésorerie non affectée est d'au moins 800 M\$. Au 30 juin 2009, les dépôts accumulés aux termes de ces ententes totalisaient 27 M\$, et ils avaient atteint le plafond de 75 M\$ susmentionné au 31 juillet 2009. Les dépôts visés par ces ententes sont inscrits au bilan consolidé d'ACE dans les charges constatées d'avance et les autres éléments d'actif à court terme.

Enquêtes sur le fret et poursuites

Des poursuites pourraient être intentées à l'encontre d'Air Canada relativement à l'affaire du fret décrite à la rubrique 14 du présent rapport de gestion. L'estimation provisoire inscrite par Air Canada en 2008 se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que de l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. Cette provision ne vise pas les procédures intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement celles pour lesquelles Air Canada dispose de suffisamment d'information. La direction d'Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées. Des montants pourraient devenir exigibles au cours de l'exercice et être très différents de l'estimation provisoire de la direction d'Air Canada.

Dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant

Les instruments financiers dérivés qu'Air Canada utilise comme éléments de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie en espèces. La chute des prix du pétrole observée au quatrième trimestre de 2008 a entraîné une juste valeur négative importante du portefeuille de couvertures liées au carburant d'Air Canada. Lorsque la juste valeur de certains dérivés liés au carburant avec position favorable aux contreparties dépasse les seuils de crédit établis avec les contreparties visées, Air Canada doit alors déposer une garantie auprès des contreparties. Au 31 juillet 2009, les dépôts de garantie en espèces détenus par les contreparties totalisaient 99 M\$ (109 M\$ au 30 juin 2009, 181 M\$ au 31 mars 2009 et 328 M\$ au 31 décembre 2008). On se reportera à la rubrique 12 du présent rapport de gestion pour une analyse du risque lié au prix du carburant.

9.3. Obligations contractuelles

ACE

L'obligation contractuelle d'ACE se compose de ses obligations de premier rang convertibles remboursables le 1^{er} juin 2010, d'un montant de 323 M\$. Elle ne tient pas compte de l'incidence de l'offre de rachat substantielle de janvier 2009 décrite ci-après. Le 1^{er} juin 2010 correspond à la première date à laquelle les porteurs peuvent demander à ACE de racheter la totalité ou une partie des obligations de premier rang convertibles à un prix de rachat correspondant à la totalité du capital des obligations à racheter. Au 31 décembre 2008, les obligations de paiement d'intérêts liées aux obligations de premier rang convertibles se chiffrent à 14 M\$ en 2009 et à 7 M\$ en 2010.

En janvier 2009, la Société a procédé à une offre de rachat substantielle visant le rachat aux fins d'annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en cours au 31 décembre 2008 pour un prix de rachat de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital, versé en espèces. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'est élevé à 259 \$. Le 21 janvier 2009, la Société a versé un prix de rachat total de 233 \$ pour les obligations déposées en réponse à l'offre.

Air Canada

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada telles qu'elles existent actuellement à l'égard de 2009, pour les quatre années subséquentes ainsi qu'après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Obligations liées à la dette à long terme	487 \$	239 \$	257 \$	275 \$	325 \$	1 699 \$	3 282 \$
Dette consolidée au titre de la NOC-15	70	136	378	90	37	323	1 034
Obligations locatives	106	110	113	173	124	456	1 082
Obligations de paiement d'intérêts ¹⁾	312	273	231	199	166	504	1 685
Obligations liées aux contrats de location-exploitation ²⁾	416	398	354	331	293	860	2 652
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ³⁾	141	79	119	438	1 081	3 556	5 414
Total des obligations contractuelles ⁴⁾	1 532 \$	1 235 \$	1 452 \$	1 506 \$	2 026 \$	7 398 \$	15 149 \$

1) Les obligations de paiement d'intérêts concernent la dette à long terme, la dette consolidée selon la NOC-15 et les obligations locatives.

2) Les obligations liées aux contrats de location-exploitation concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.

3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus concernent principalement des dépenses liées à du matériel volant libellées en dollars US. Ces dépenses comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.

4) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les autres obligations à long terme en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.

Voir, ci-après, la rubrique 9.4 pour des renseignements sur les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite.

Certains contrats de location prévoient un test de la juste valeur à compter du troisième trimestre de 2009 et chaque année par la suite jusqu'à l'échéance. Ce test porte sur les 26 appareils en location, dont 23 font l'objet de contrats de location-acquisition. Selon les résultats de ce test, la Société pourrait être tenue de payer certains loyers par anticipation en fonction de la juste valeur des appareils à la date du test. Tout montant payé par anticipation sera appliqué en réduction des obligations locatives. La Société est partie à des contrats conclus avec des tiers en vue de financer la valeur résiduelle de certains appareils. Si la Société est tenue de payer d'avance des obligations locatives en raison des résultats du test de valeur, ces montants pourraient être recouverts auprès du tiers fournisseur du financement de la valeur résiduelle des appareils à l'échéance des contrats de location dans la mesure où l'obligation ajustée pour tenir compte des montants payés d'avance est inférieure au financement de la valeur résiduelle. Le montant maximal à payer le 1^{er} juillet 2009, en partant de l'hypothèse que les appareils correspondants ont une valeur de néant, est de 896 M\$ (731 M\$ US). Le montant

maximal à payer s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants. Étant donné que la Société ne prévoit pas devoir payer de loyers par anticipation compte tenu des prévisions concernant la juste valeur que pourront avoir les appareils dans l'avenir, le coût après amortissement de ces obligations locatives tient compte des paiements prévus sur la durée jusqu'à l'échéance finale. Cependant, rien ne garantit que la Société ne sera pas tenue de verser des montants importants par anticipation si la juste valeur des appareils diminue dans l'avenir.

Obligations contractuelles pro forma, compte tenu de l'incidence des opérations de financement conclues après le 30 juin 2009 qui sont décrites à la rubrique 5

ACE

En janvier 2009, la Société a mené à bien une offre publique de rachat substantielle aux fins du rachat pour annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation au 31 décembre 2008, au prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations. Le capital total des obligations de premier rang convertibles rachetées s'est élevé à 259 M\$. Au 21 janvier 2009, la Société a payé un prix d'achat global de 233 M\$ pour les obligations déposées.

À la suite de cette offre publique de rachat substantielle, ACE a une obligation contractuelle à l'égard de ses obligations de premier rang convertibles remboursables le 1^{er} juin 2010 à hauteur de 64 M\$. Le 1^{er} juin 2010 est la date à compter de laquelle les porteurs d'obligations peuvent exiger qu'ACE rachète les obligations de premier rang convertibles, en tout ou partie, à un prix de rachat correspondant à 100 % du capital des obligations déposées pour rachat. Au 30 juin 2009, les obligations au titre du remboursement des intérêts associées aux obligations de premier rang convertibles s'élèvent à 1 M\$ pour le reste de 2009 et à 1 M\$ pour 2010.

Air Canada

Le tableau suivant présente les obligations contractuelles courantes d'Air Canada, compte tenu de l'incidence des opérations financières conclues après le 30 juin 2009, d'ici la fin de 2009, au cours des quatre prochains exercices et après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite	Total
Dette à long terme, obligations locatives et obligations au titre du remboursement des intérêts ¹⁾	290 \$	834 \$	1 079 \$	802 \$	846 \$	2 930 \$	6 781 \$
Obligations au titre de contrats de location-exploitation ²⁾	159	365	324	304	269	804	2 225
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ³⁾	26	53	49	115	733	3 864	4 840
Total des obligations contractuelles ⁴⁾	475 \$	1 252 \$	1 452 \$	1 221 \$	1 848 \$	7 598 \$	13 846 \$

- 1) Les obligations au titre du remboursement des intérêts se rattachent à la dette à long terme, à la dette consolidée par application de la NOC-15 et aux obligations locatives.
- 2) Les obligations au titre de contrats de location-exploitation ci-dessus ont principalement trait aux contrats de location-exploitation d'appareils libellés en dollars américains.
- 3) Les dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ci-dessus se rapportent surtout à des dépenses liées aux appareils libellés en dollars américains. Ces dépenses comprennent également les achats liés aux coûts de la conception des systèmes, aux installations et aux améliorations locatives.
- 4) Le total des obligations contractuelles ne tient pas compte des engagements au titre des biens et services requis dans le cours normal des activités. Il ne tient pas compte non plus des autres passifs à long terme, en raison surtout de l'incertitude du calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

9.4. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada s'établissent pour 2008 et 2007 comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2008	2007
Coût des services passés au titre des régimes canadiens agréés	189 \$	134 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés	165	160
Autres conventions de retraite ¹⁾	102	84
Cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite	456 \$	378 \$

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

Air Canada a indiqué que le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à 2 835 M\$.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté un décret le règlement de 2009. Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser des cotisations spéciales (cotisations au titre des services passés) pour la période écoulée entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période écoulée entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés doit correspondre au moins élevé entre i) 150 M\$ pour 2011, 175 M\$ pour 2012 et 225 M\$ pour 2013 et ii) les cotisations maximales au titre des services rendus autorisées par la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Le règlement de 2009 a été adopté dans la foulée des accords sur la capitalisation des régimes de retraite conclus avec les employés syndiqués d'Air Canada au Canada (les « protocoles d'entente sur les retraites ») et d'un processus de consultation des retraités et des employés non syndiqués. Les protocoles d'entente sur les retraites prévoient aussi que la Société émettra une participation entièrement diluée de 15 % sous forme d'actions en faveur d'une fiducie; le produit net de la vente contribuera à réduire le déficit des régimes de retraite. Un siège au Conseil d'administration sera attribué à une personne désignée par un fiduciaire représentant les syndicats d'Air Canada tant que la participation est supérieure à 2 %. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle et aucun changement au taux salarial et au niveau des prestations de retraite ne sera apporté aux régimes de retraite à prestations déterminées ni aux prestations tant que ce règlement demeurera en vigueur.

Compte tenu de l'incidence du règlement de 2009, les paiements au titre de la capitalisation des régimes de retraite s'établiront à quelque 407 M\$ en 2009, soit une diminution de 49 M\$ par rapport à 2008.

Le tableau suivant présente les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes de retraite, selon la comptabilité de caisse, en fonction du règlement de 2009 décrit ci-haut, pour le reste de 2009 au 30 juin 2009, pour l'exercice complet 2009 et pour les quatre prochains exercices.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	Exercice 2009	2010	2011	2012	2013
Coût des services passés au titre des régimes canadiens agréés	29 \$	140 \$	- \$	138 \$	173 \$	221 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes canadiens agréés	108	188	161	165	170	175
Autres conventions de retraite ¹⁾	49	79	78	79	81	83
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	186 \$	407 \$	239 \$	382 \$	424 \$	479 \$

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

En mai 2009, Air Canada, Aéroplan et la section locale 2002 des TCA sont parvenues à une entente visant la transition d'environ 750 employés d'Air Canada travaillant alors dans les centres de contacts d'Aéroplan qui pouvaient choisir de se joindre à Aéroplan le 1^{er} juin 2009 ou de demeurer employés d'Air Canada. Les employés de centres d'Air Canada qui sont devenus excédentaires par rapport aux besoins d'Air Canada, par suite du choix exercé par des employés comptant plus d'années de service qui travaillaient dans des centres d'Aéroplan et qui ont choisi de demeurer employés d'Air Canada, ont eu l'option de passer à Aéroplan. Certains employés qui se joindront à Aéroplan verront leur date d'entrée en service à Aéroplan reportée au plus tard au 4 octobre 2009 en raison des besoins opérationnels d'Air Canada. La date à laquelle ces employés deviendront des employés d'Aéroplan est fonction de leur date de cessation d'emploi chez Air Canada. Dans le cas des employés qui se joindront à Aéroplan, le décompte des années de service, qui détermine largement le niveau des prestations aux termes des régimes de retraite et avantages complémentaires d'Air Canada, cessera à la date d'entrée en service chez Aéroplan.

On se reportera à la rubrique 5 du présent rapport de gestion pour un complément d'information

9.5. Gestion du capital

Le Conseil d'administration d'ACE approuve les objectifs et politiques d'ACE en ce qui concerne la gestion du capital, lorsqu'il s'en présente. ACE considère le capital comme la somme du capital de la société mère, qui est composé des obligations de premier rang convertibles, des actions privilégiées convertibles, de la participation sans contrôle et des capitaux propres. Cette définition du capital, utilisée par la direction, pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Suit un sommaire du capital géré par ACE, tiré du bilan consolidé aux 31 décembre 2008 et 2007 :

(en millions de dollars canadiens)	2008	2007
Obligations de premier rang convertibles	289 \$	273 \$
Actions privilégiées convertibles	206	182
Participation sans contrôle	512	757
Capitaux propres	464	3 217
Capital	1 471 \$	4 429 \$

9.6. Dépenses en immobilisations d'Air Canada et contrats de financement connexes

Boeing

En novembre 2005, Air Canada a conclu des contrats avec Boeing portant sur l'acquisition de ses appareils de type 777 et 787.

Au 31 décembre 2008, 15 des 16 appareils 777 de Boeing en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés, alors que l'appareil restant devrait être livré au premier trimestre de 2009. Les sept appareils livrés en 2007 ont été financés en vertu d'une facilité de crédit garanti de la part de l'Export-Import Bank (« EXIM ») des États-Unis. En janvier 2008, la Société a reçu d'EXIM un engagement relativement à une garantie de prêt portant sur les neuf 777 de Boeing visés par des commandes fermes en 2008. La garantie de prêt, assortie de certaines conditions, couvre les 12 années de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt variable. Au 12 février 2009, huit des neuf 777 de Boeing avaient été livrés, dont trois ont été financés à même la facilité d'EXIM et cinq autres, à la faveur de leur achat, ont été vendus pour être aussitôt repris en location par Air Canada. Les cinq contrats de cession-bail sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation d'une durée de 12 ans. Tous les contrats de location sont assortis des taux sur le marché au moment de leur entrée en vigueur. Ces opérations de cession-bail remplacent un nombre équivalent d'engagements de garantie de prêt fournis par EXIM à l'égard des appareils. Le tableau ci-après part de l'hypothèse que le 777 de Boeing restant dont la commande est ferme et qui reste à livrer en 2009 sera financé à même la facilité de prêt garanti d'EXIM.

En juillet 2009, la Société compte prendre livraison d'un appareil de type 777-300ER aux termes d'un contrat de location-exploitation de dix ans.

Boeing a avisé Air Canada que la livraison du premier exemplaire de son appareil 787, initialement prévue pour février 2010, avait été reportée au deuxième semestre de 2012, alors que les livraisons subséquentes, prévues au départ entre 2010 et 2014, seraient retardées d'environ trois ans. Air Canada demandera compensation à Boeing et évalue actuellement les moyens d'atténuer les répercussions que ce retard pourrait avoir.

Au 30 juin 2009, Air Canada avait en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 37 appareils 787. Après le 30 juin, Air Canada et Boeing ont convenu de modifier la convention d'achat d'appareils 787 de façon à ramener de 23 à 13 le nombre d'options d'achat d'appareils 787 et à prévoir des droits d'achat visant 10 appareils 787. Air Canada a encore des commandes fermes pour 37 appareils 787 de Boeing. Air Canada et Boeing ont également convenu de modifier certaines modalités commerciales afin de réviser certaines dates de livraison et de permettre certains ajustements financiers. La livraison du premier appareil 787 de Boeing est à présent prévue pour le deuxième semestre de 2013. Air Canada détient toujours des droits d'achat sur 18 appareils 777 de Boeing.

Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées

Le tableau ci-dessous présente les projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées pour 2009, les quatre exercices subséquents et après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	141 \$	79 \$	119 \$	438 \$	1 081 \$	3 556 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	108	118	72	121	111	
Total des dépenses projetées ^{1) 2)}	249	197	191	559	1 192	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	(130)	-	-	(315)	(862)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	119 \$	197 \$	191 \$	244 \$	330 \$	

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2008 à midi, soit 1 \$ US pour 1,2246 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2008.

2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.

Projections pro forma des dépenses en immobilisations prévues et engagées, compte tenu de l'incidence des opérations de financement conclues après le 30 juin 2009 qui sont décrites à la rubrique 5

Le tableau ci-dessous présente les projections actuelles des dépenses en immobilisations prévues et engagées d'Air Canada, compte tenu de l'incidence des opérations de financement conclues après le 30 juin 2009, pour le reste de 2009, les quatre exercices subséquents et après 2013.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2009	2010	2011	2012	2013	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	26 \$	53 \$	49 \$	115 \$	733 \$	3 864 \$
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	51	77	80	132	112	
Total des dépenses projetées ^{1) 2)}	77	130	129	247	845	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	-	-	-	-	(584)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	77 \$	130 \$	129 \$	247 \$	261 \$	

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 juillet 2009 à midi, soit 1 \$ US pour 1,0790 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives ainsi que les intérêts pour report de livraison.

2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.

9.7. Capital social

Au 31 juillet 2009, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises au titre d'actions privilégiées convertibles, d'obligations de premier rang convertibles et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

Nombre d'actions (en milliers)	31 juillet 2009	31 décembre 2008
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	25 680	25 614
Actions à droit de vote de catégorie B	10 011	9 293
Total des actions ordinaires émises et en circulation	35 691	34 907
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles	3 125	11 863
Obligations de premier rang convertibles	2 600	13 133
Options sur actions	58	61
Total des actions ordinaires pouvant être émises	5 783	25 057
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	41 474	59 964

Offre de rachat substantielle – janvier 2008

Le 10 janvier 2008, ACE a accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 1 498 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Dans le cadre du rachat des actions et de leur annulation par ACE, le taux de conversion des obligations de premier rang convertibles à 4,25 % échéant en 2035 d'ACE a été ajusté de 37,6879 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B à 39,0341 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations de premier rang convertibles. L'ajustement est en vigueur à compter du 11 janvier 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations de premier rang convertibles.

Offre de rachat substantielle – juin 2008

Le 18 juin 2008, ACE a accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et de 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B au prix de 22,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 500 M\$, conformément aux modalités d'une offre de rachat substantielle. Aucune action privilégiée convertible d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre comme si elle avait été convertie.

Dans le cadre du rachat des actions et de leur annulation par ACE, le taux de conversion des obligations de premier rang convertibles à 4,25 % échéant en 2035 d'ACE a été ajusté de 39,0341 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B à 40,6917 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations de premier rang convertibles. L'ajustement est en vigueur à compter du 19 juin 2008 et il a été établi selon l'acte de fiducie régissant les obligations de premier rang convertibles.

Offres de rachat substantielles – janvier 2009

Le 19 janvier 2009, ACE a procédé à une offre de rachat substantielle visant le rachat aux fins d'annulation de 80 % de ses obligations de premier rang convertibles en circulation, soit un capital total de 259 \$, pour un prix de rachat de 900 \$ par tranche de 1 000 \$ du capital, versé en espèces. ACE a versé un prix de rachat total de 233 \$ pour les obligations déposées en réponse à l'offre de rachat substantielle.

Le 19 janvier 2009, ACE a procédé à une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de 8,3 millions de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20,00 \$ au comptant par action privilégiée. ACE a payé un prix de rachat global de 166 \$ pour les actions déposées en réponse à l'offre de rachat substantielle.

Offre de rachat substantielle – mars 2009

Le 19 mars 2009, ACE a réalisé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de 1,0 million de ses actions privilégiées convertibles au prix de rachat de 20,00 \$ au comptant par action privilégiée. ACE a payé un prix de rachat global de 20 \$ pour les actions déposées en réponse à l'offre de rachat substantielle.

10. Opérations entre apparentés

Au 31 décembre 2008, ACE détenait une participation de 75 % (participation de 75 % au 7 août 2009) dans Air Canada. Le 16 octobre 2007, ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, passifs et activités à ACTS Aéro, nouvelle entité créée pour faire l'acquisition de l'actif d'ACTS SEC. ACTS Aéro détient 100 % de la propriété de Soutien & Services Techniques ACTS Aéro Inc. qui, le 23 septembre 2008, a changé de dénomination sociale pour s'appeler Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »). Au 31 décembre 2008, ACE détenait une participation de 27,8 % (participation de 28,4 % au 7 août 2009) dans ACTS Aéro. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations commerciales avec d'autres apparentés d'ACE, dont Aveos. À la suite de la vente des parts de Jazz, le 24 janvier 2008, et la résiliation de la convention des porteurs de parts le 7 février 2008, ACE n'a plus exercé d'influence notable sur Jazz. On se reportera à la note 2 D) pour un sommaire des opérations réalisées au titre du CAC de Jazz. Après la vente du 24 avril 2008 et la résiliation de la convention des porteurs de parts le 9 mai 2008, ACE n'a plus exercé d'influence notable sur Aéroplan.

Sommaire des principaux contrats avec des apparentés

Liens entre Air Canada et Aveos

Les Contrats de maintenance d'ACTS, le Contrat de services cadre d'ACTS, et les contrats de services généraux d'ACTS, contrats qui lient tous Air Canada à ACTS SEC, et l'entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparations décrites ci-après, ont été cédés par ACTS SEC à ACTS Aéro à la clôture de la monétisation d'ACTS.

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Le 16 octobre 2007, la Société, ACTS et Aveos ont conclu une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires (l'« Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ») dans sa version modifiée. Cette entente portait sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires relatifs i) aux employés non syndiqués d'Air Canada détachés auparavant auprès d'ACTS qui sont devenus des employés d'Aveos le 16 octobre 2007 et ii) aux employés syndiqués d'Air Canada détachés auprès d'ACTS Aéro, conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS visant le détachement d'employés syndiqués d'Air Canada à ACTS (ces contrats ont été cédés à ACTS Aéro – donc Aveos – à la clôture de la vente d'ACTS). De nouveaux régimes de retraite à prestations déterminées et à cotisations déterminées ainsi que d'autres conventions d'avantages sociaux destinés au personnel actif et d'avantages complémentaires de retraite (dont des régimes d'assurance-maladie complémentaire, d'assurance invalidité et d'assurance vie) devront être établis par Aveos (les « Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS »).

En date du 16 octobre 2007, sous réserve d'autorisation réglementaire, le cas échéant, et selon les estimations des conventions des régimes de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada applicables (les « Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada »), les actifs et passifs dans le cadre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada qui sont touchés par le transfert des employés non syndiqués seront transférés à Aveos ou aux Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS, selon le cas. L'équivalent, en valeur actualisée, des déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées en date du 16 octobre 2007 liés au transfert des employés non syndiqués sera financé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à Aveos jusqu'en 2014. En date du 16 octobre 2007, l'équivalent, en valeur actualisée, du passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité résultant du transfert des employés non syndiqués devra être capitalisé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à Aveos jusqu'en 2012. La valeur actualisée de ces paiements trimestriels est aussi appelée « charge de rémunération ». D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés non syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires sont passés en charges par Air Canada, avec pleine répercussion sur les entreprises affiliées (Aveos).

En outre, l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit des modalités similaires en matière de transfert d'actifs et de passifs ainsi que d'indemnités à l'égard des employés syndiqués, lesquelles s'appliqueront ultérieurement lorsque ces employés syndiqués entreront au service d'Aveos selon l'un des choix décrits dans le protocole d'entente de transition décrit ci-après. Cependant, les déficits de solvabilité liés au transfert des employés syndiqués visés par les versements trimestriels devront être établis en date du 16 octobre 2007, sous réserve de certains ajustements. Parallèlement, le taux d'actualisation utilisé pour calculer le passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité des employés syndiqués devra être déterminé en date du 16 octobre 2007. Les paiements d'indemnités liés à ces déficits de solvabilité et passifs comptables devraient être versés trimestriellement sur une période de cinq ans débutant après le transfert des employés syndiqués à Aveos, seulement si un tel transfert a lieu. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés syndiqués puissent être transférés à Aveos, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires des employés d'Air Canada assurant des services à Aveos seront répercutés à Aveos.

L'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit également qu'Air Canada remette des lettres de crédit à Aveos, le 16 octobre 2007, en vue de garantir les obligations de paiement liées aux déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et aux passifs comptables liés aux autres conventions de retraite et d'assurance invalidité. Les lettres de crédit s'élèvent à 101 M\$, montant qui pourrait être ajusté une fois que des évaluations actuarielles auront permis de déterminer les montants exacts des déficits de solvabilité et des passifs comptables applicables en date du 16 octobre 2007. La valeur nominale de la lettre de crédit portant sur le déficit de solvabilité du régime destiné aux employés syndiqués est aussi ajustée une fois par an pour tenir compte des coûts des services passés payés par Air Canada au régime relativement aux employés syndiqués affectés à Aveos. La valeur nominale des lettres de crédit diminuera à mesure que les paiements trimestriels mentionnés ci-dessus seront versés. En 2008, comme il est indiqué ci-après à la rubrique « Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées », Air Canada et Aveos sont convenues d'annuler provisoirement certaines lettres de crédit totalisant 40 M\$. Conformément à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, Aveos peut rappeler les lettres de crédit en partie ou en totalité en cas de non-respect des conditions. Le montant des lettres de crédit est garanti par la trésorerie financée par les actifs comptabilisés dans « Dépôts et autres actifs ».

En 2008, Air Canada, Aveos et le syndicat représentant les employés détachés à Aveos ont poursuivi les discussions à propos des options selon lesquelles certains employés syndiqués entreraient directement au service d'Aveos et de la création d'une unité de négociation distincte pour ces employés à Aveos. Le 8 janvier 2009, ces mêmes parties ont conclu un protocole d'entente de transition (le « protocole d'entente de transition ») afin de résoudre certaines questions en suspens et pour i) faciliter le transfert ordonné de certains employés d'Air Canada à Aveos et ii) établir les modalités et conditions d'emploi des employés d'Air Canada qui choisissent de se joindre à Aveos. En ce qui a trait au protocole d'entente de transition, Air Canada et Aveos ont aussi conclu certaines ententes secondaires de transition (les « ententes auxiliaires ») portant sur les questions commerciales posées par le transfert d'employés envisagé dans le protocole d'entente de transition. Avant l'entrée en vigueur, les parties doivent recourir à la médiation et, s'il y a lieu, à l'arbitrage relativement à certaines questions qu'elles n'ont pas encore réglées mais pour lesquelles elles ont accepté cette procédure. Il faut aussi que le Conseil canadien des relations industrielles rende sa décision quant à la constitution d'une unité de négociation distincte.

Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation

Aveos et Air Canada sont parties à une entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation depuis le 16 octobre 2007. D'une manière générale, les protocoles de réparation désignent les processus et méthodes utilisés dans la maintenance et la réparation du matériel volant et des équipements connexes. L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a confirmé un arrangement et prévoit la vente, par Air Canada, à ACTS Aéro (qui succède à ACTS SEC) d'un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation qu'elle possède ou qui ont été approuvés par l'organisme agréé d'ingénierie de navigabilité d'Air Canada, tandis qu'Aveos vend à Air Canada un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation détenus ou conçus par Aveos et utilisés dans le cadre des services de révision générale des cellules d'appareils qu'ACTS fournit à Air Canada en vertu de l'entente relative aux services de révision générale des cellules d'appareils conclue par les parties. Cependant, en septembre 2004, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'arrangement d'Air Canada au titre de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*

(la « LACC »), Air Canada avait déjà octroyé à ACTS l'accès intégral et exclusif à ces protocoles sans obligation de versement de redevances.

En outre, en vertu de l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation, des restrictions limitent la capacité d'Air Canada de détenir une participation dans une entité (exception faite de celles dans lesquelles elle détiendrait déjà des intérêts) ou d'exercer au sein du secteur du transport aérien une activité commerciale liée à des services de MRR, à savoir, les services de révision générale des cellules et de peinture, les services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, ainsi que ceux liés à la maintenance des composants. Les périodes de non-concurrence applicables sont les suivantes :

- en ce qui concerne les services de révision générale des appareils et de peinture, la période de non-concurrence se terminera un an après la résiliation ou l'expiration de l'entente relative aux services de révision générale des appareils actuellement en vigueur (dont l'expiration est actuellement prévue pour le 1^{er} octobre 2011);
- en ce qui concerne les services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, la fin de la période de non-concurrence est fixée au 1^{er} octobre 2015;
- en ce qui concerne la maintenance des composants, la période de non-concurrence se terminera le 1^{er} octobre 2016.

L'entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation ne limite pas la participation d'Air Canada dans une entité dans laquelle elle détenait déjà des intérêts à la conclusion de cette entente, et ne restreint pas les services de maintenance en ligne d'Air Canada, lesquels continuent d'être exercés.

En contrepartie du transfert des protocoles de réparation, Air Canada a reçu 20 M\$.

L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a été cédée à Aveos à la clôture de la monétisation d'ACTS.

Entente conclue avec Aveos concernant des conditions de paiement révisées

Air Canada et Aveos ont conclu une entente datée du 28 octobre 2008, aux termes de laquelle Air Canada a convenu d'assouplir temporairement les conditions de paiement consenties à Aveos dans le cadre de certaines ententes avec des apparentés. En échange des conditions de paiement assouplies, certaines lettres de crédit liées à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, décrites ci-dessus, ont été annulées. L'annulation des lettres de crédit procurera à Air Canada un montant en trésorerie de quelque 40 M\$, compensé, pour 22 M\$, par l'incidence des conditions de paiement assouplies consenties à Aveos, ce qui se traduit par des rentrées nettes de 18 M\$ pour Air Canada.

Les conditions de paiement assouplies consenties à Aveos devaient au départ commencer à être resserrées en mai 2009 avec remise correspondante des lettres de crédit à Aveos.

Au deuxième trimestre de 2009 les conditions de paiement assouplies ont été prorogées. Elles seront resserrées progressivement sur six mois à compter d'août 2009. D'ici janvier 2010, les lettres de crédit devraient être rétablies aux niveaux alors prévus dans l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires conclue par les deux parties.

Contrats de maintenance

Aveos et Air Canada sont parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le 1^{er} octobre 2006, aux termes desquels Aveos fournit à Air Canada divers services techniques, dont des services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés par Air Canada), des services de maintenance de composants, des services de peinture, des services de formation ainsi que d'autres services connexes. Aveos est l'entreprise de maintenance exclusive d'Air Canada pour la prestation des services de révision générale, de maintenance des moteurs, de maintenance des groupes auxiliaires et de maintenance de certains composants. Aveos assure également à Air Canada divers autres services de réparation non exclusifs. Le contrat de services de révision générale, qui expire en octobre 2011, sera prorogé jusqu'en juin 2013, sous réserve de la publication d'une ordonnance du Conseil canadien des relations

industrielles établissant qu'Aveos est un employeur distinct, lié par des conventions collectives distinctes et qui prend en charge le transfert des employés d'Air Canada à Aveos selon les conditions prévues dans le protocole d'entente et les ententes secondaires de transition mentionnés plus haut. Les contrats de services relatifs à la maintenance des réacteurs expirent en octobre 2013, sauf pour certains types de réacteurs pour lesquels les parties sont convenues de le proroger jusqu'au 31 décembre 2018. Les contrats de services de peinture expirent en octobre 2009 et chacun des autres contrats mentionnés ci-dessus expire en octobre 2013.

Contrat de services

Aveos et Air Canada sont parties à un contrat de services cadre en version révisée et reformulée du 1^{er} janvier 2007 (le « CSC d'Aveos »), aux termes duquel Air Canada fournit à Aveos, contre rémunération, un soutien d'infrastructure, de nature surtout administrative, concernant les technologies de l'information, les ressources humaines, les services financiers et comptables et des services liés aux réclamations. Aveos peut résilier certains services visés par le CSC d'Aveos ou résilier le CSC d'Aveos dans son intégralité sur préavis écrit de six mois, à l'exception des services concernant les technologies de l'information qu'Aveos ne peut résilier avant l'expiration du CSC d'Aveos. Air Canada peut résilier certains services aux termes du CSC d'Aveos ou résilier le CSC d'Aveos dans son intégralité sur préavis écrit de 18 mois. Ces montants sont inclus dans le tableau ci-après, qui résume les produits et les charges entre les parties apparentées, au poste « Produits tirés des services généraux et autres ».

Contrats de services généraux

Aveos et Air Canada sont parties à un contrat de services généraux modifié et reformulé en date du 22 juin 2007 (le « CSG d'Aveos »), aux termes duquel Air Canada fournit à Aveos des services liés à un groupe d'employés syndiqués pour lequel Aveos rembourse à Air Canada, après répartition, tous les coûts, dont les salaires et charges sociales. Le CSG d'Aveos peut être résilié par l'une ou l'autre partie en tout temps sur préavis écrit de 30 jours.

Contrats immobiliers

Dans le cadre de la clôture de la monétisation d'ACTS SEC, en date du 16 octobre 2007, Air Canada a vendu un bâtiment à Aveos pour un produit de 28 M\$. Dans le cadre de cette vente, Air Canada et Aveos ont passé un contrat de sous-location de certains terrains jouxtant le bâtiment ainsi qu'un contrat de services en vertu duquel Air Canada fournira à Aveos certains services liés au fonctionnement général du bâtiment.

Depuis le 1^{er} octobre 2006, Aveos et Air Canada sont parties à un bail cadre, aux termes duquel Aveos loue auprès d'Air Canada certains locaux aux aéroports de Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

Liens entre ACE et Air Canada

Contrat de services principal

Air Canada fournit certains services administratifs à ACE contre rémunération. Ces services ont trait aux finances et à la comptabilité, aux technologies de l'information, aux ressources humaines et à l'administration.

Opérations non récurrentes

ACTS SEC

En 2008, ACTS SEC a liquidé certains contrats avec Air Canada pour la somme de 11 M\$ dans le cadre de la monétisation d'ACTS SEC en octobre 2007. Ces contrats étaient comptabilisés comme des opérations sur capitaux propres, ce qui a donné lieu à une perte de dilution de 3 M\$ inscrite au titre de la participation sans contrôle.

Droits d'achat d'actions transférés d'Air Canada à ACE

En 2007, Air Canada a réalisé une opération portant sur des appareils avec un tiers non apparenté pour laquelle Air Canada a reçu une contrepartie sous forme du droit d'acquisition d'actions du tiers non apparenté. L'opération a consisté en la vente par Air Canada de deux appareils A319 d'Airbus et en la sous-location, par Air Canada, de deux autres A319 d'Airbus. L'opération a été réalisée intégralement en 2007, à l'exception de la vente de l'un des A319 appartenant en propre à Air Canada, qui a été finalisée en 2008. Air Canada a vendu à ACE le droit d'acquies des actions reçues du tiers non apparenté pour un produit de 1 M\$.

Bons de souscription achetés à ACE

Le 26 novembre 2007, Air Canada a acheté des bons de souscription d'actions détenus par ACE pour une contrepartie de 4 M\$. Ces bons de souscription visent l'achat d'actions d'un tiers non apparenté qui fournit des services à Air Canada. Les actions du tiers non apparenté ne sont pas cotées sur un marché actif et il n'est par conséquent pas possible de mesurer leur juste valeur de façon fiable. L'instrument financier est donc comptabilisé au coût, ce qui se traduit par une valeur comptable de néant liée à ACE.

Vacances Air Canada

En 2007, ACE a vendu à Air Canada sa participation de 49 % dans Vacances Air Canada, pour un produit de 10 M\$. Vacances Air Canada est désormais la propriété exclusive d'Air Canada, et ACE a ramené sa participation indirecte dans Vacances Air Canada de 87,25 % à 75 %. À la suite de cette vente, ACE a enregistré un gain de dilution de 3 M\$ lié à la participation sans contrôle dans Air Canada au titre des autres produits (charges) hors exploitation.

Facilité de crédit d'Air Canada

ACE est partie prêteuse à la facilité de crédit décrite à la rubrique 5 du présent rapport de gestion. La participation d'ACE à la facilité de crédit représente 150 M\$ de l'encours de 600 M\$ au 31 juillet 2009. Les prêteurs participent au prorata à l'égard de tous les bons de souscription et de tout paiement de capital et d'intérêt.

Suit le sommaire des produits et charges avec des parties apparentées :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestre de 2008	2008
Produits		
Produits de location d'immeubles (Aveos)	7 \$	29 \$
Produits tirés des services de technologies de l'information (Aveos)	4	15
Produits tirés des services généraux et autres (Aveos)	(8)	12
	3 \$	56 \$
Charges		
Charges de maintenance liées aux services d'Aveos	110 \$	478 \$
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aveos	(57)	(249)
Autres charges	1	1
	54 \$	230 \$

11. Arrangements hors bilan

Suit un résumé des principaux arrangements hors bilan d'Air Canada.

Garanties

Garanties d'achèvement liées à des contrats de location d'avions

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils d'Air Canada, la différence entre les loyers révisés par suite de l'instauration du Plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « Plan ») aux termes de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (la « LACC ») le 30 septembre 2004 et les montants qu'exigeaient les contrats de location à l'origine s'effacera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici là. En cas de défaillance majeure, cette différence ainsi que les intérêts s'y rattachant deviendront exigibles, et tous les loyers futurs seront ramenés aux taux de location originels. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime que le montant est susceptible d'être engagé.

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement exploitées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Ces sociétés possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées au titre de la NOC-15 était d'environ 127 M\$ au 31 décembre 2008 (119 M\$ au 31 décembre 2007), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu des autres coûts que pourraient avoir à se partager les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau.

Conventions d'indemnisation

Air Canada est appelée à conclure des contrats d'exploitation ou de location de biens immobiliers en vertu desquels elle se voit accorder une licence d'utilisation de certaines installations dans presque toutes les villes qu'elle dessert. Il est courant pour Air Canada, à titre de locataire d'installations commerciales, de garantir le locateur et d'autres tiers apparentés contre toute responsabilité civile délictuelle ou autre responsabilité extracontractuelle de même nature qui pourrait découler de son occupation ou de son utilisation des lieux en location ou sous licence. Dans des cas exceptionnels, cette garantie engage sa responsabilité lorsqu'il y a eu négligence de la part de tiers qu'elle aurait dégagés de toute responsabilité, sauf généralement les cas de faute lourde ou délibérée. En outre, Air Canada a pour ligne de conduite d'indemniser toute partie relativement à une faute liée à l'environnement dont elle serait responsable et qui découlerait de son emploi ou de son occupation des lieux en location ou sous licence, ou qui y serait liée.

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à conclure, Air Canada garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres tiers apparentés ou bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf en cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles qui sont structurées comme des baux adossés, Air Canada prévoit généralement des indemnités relativement à diverses répercussions d'ordre fiscal, notamment en ce qui concerne les avions loués ou financés, l'utilisation, la possession, l'exploitation, la maintenance, la location, la sous-location, la réparation, les assurances, la livraison, l'importation et l'exportation de ces avions, les contrats de location ou de financement conclus à leur égard, les changements législatifs et certaines conséquences fiscales en matière d'impôt sur le revenu, de taxe à la consommation et de retenue d'impôt.

Lorsque Air Canada, en tant que cliente, conclut un contrat avec une entreprise de services techniques, le plus souvent une entreprise dont l'activité principale est le transport aérien, elle peut à l'occasion convenir de dégager cette entreprise de services des recours en responsabilité découlant de réclamations provenant de tiers, que les manquements aux responsabilités contractuelles soient ou non le fait de la négligence de l'entreprise de services, sauf en cas de faute lourde ou délibérée de la part de cette dernière.

Le règlement administratif d'Air Canada ainsi que les ententes contractuelles qu'elle a pu conclure avec chacun de ses administrateurs et dirigeants prévoient des obligations d'indemnisation à l'égard des administrateurs et dirigeants. Au titre de ces obligations, la Société est convenue d'indemniser ces personnes, dans les limites permises par la loi, pour les réclamations et pertes (y compris les montants versés en règlement de réclamations) qu'elles pourraient raisonnablement devoir engager du fait de l'exercice de leurs fonctions pour le compte d'Air Canada.

La Société n'est pas en mesure d'estimer d'une façon raisonnable le montant maximal qu'elle pourrait être tenue de payer au titre des indemnisations. Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et de responsabilité extracontractuelle de même nature et de certaines des obligations contractuelles connexes susmentionnées.

12. Instruments financiers et gestion du risque

La Société a adopté, à compter du 1^{er} janvier 2008, les dispositions des chapitres 3862 et 3863 du *Manuel de l'ITCCA*. Ces nouvelles normes prescrivent des obligations étendues à l'égard de l'information à présenter sur les instruments financiers.

La partie qui suit concerne la participation de 75 % que la Société détient dans Air Canada. On se reportera à la rubrique 14 plus loin pour une description des risques liés tout particulièrement à ACE et à Air Canada.

Gestion des risques

Le fait de détenir des instruments financiers expose Air Canada au risque de marché, au risque de crédit, au risque lié au prix du carburant, au risque de taux d'intérêt, au risque de change et au risque d'illiquidité. Suit une description de ces risques et de la façon dont ils sont gérés par Air Canada.

Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché.

Air Canada a recours à des instruments dérivés pour réduire les risques de marché auxquels l'exposent les variations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix du carburant. La Société ne recourt aux instruments dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. De ce fait, les variations des flux de trésorerie liés aux instruments dérivés qui résultent de l'exposition aux risques de marché sont en principe annulées par les variations des flux de trésorerie associées au risque faisant l'objet de la couverture.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une des obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2008, Air Canada était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des débiteurs ainsi que des dépôts de garantie de couvertures liées au carburant fournis à des contreparties. La trésorerie et les placements à court terme sont placés auprès de grandes institutions financières, des gouvernements canadiens et de grandes sociétés. Les débiteurs résultent généralement de la vente de billets à des particuliers, souvent par l'intermédiaire de cartes de crédit connues, d'agents de voyages géographiquement éloignés, à des entreprises ou à d'autres compagnies aériennes, souvent par l'intermédiaire de cartes de crédit reconnues. Des directives concernant les cotes de crédit sont utilisées pour déterminer les contreparties aux relations de couverture du prix du carburant. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit, Air Canada passe régulièrement en revue les cotes de solvabilité de ses contreparties et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Au 31 janvier 2009, les dépôts de garantie fournis par Air Canada à des contreparties relativement à des relations de couverture du prix du carburant totalisaient 158 M\$ (328 M\$ au 31 décembre 2008).

En 2008, une contrepartie a manqué à ses obligations de paiement pour un certain nombre de contrats de dérivés conclus avec Air Canada. Air Canada a en conséquence comptabilisé une perte de 6 M\$ et de 2 M\$, respectivement, relativement à ces dérivés sur devises et à ces dérivés liés au carburant. La perte a été comptabilisée dans le poste « Produits (charges) hors exploitation ».

Risque lié au prix du carburant

Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Tout au long de 2008, Air Canada a appliqué une stratégie de couverture systématique en ajoutant régulièrement des positions de couverture. Cette stratégie est revue régulièrement pour l'adapter à l'évolution du marché. Au cours de 2008, les prix du pétrole ont été extrêmement volatils, passant d'un sommet de 145 \$ US le baril de brut WTI à la mi-année, à 34 \$ US le baril en décembre, ce qui a obligé Air Canada à remplir ses obligations à l'égard des dépôts de garantie. Air Canada n'achète ni ne détient d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction.

Au 31 décembre 2008, Air Canada avait couvert environ 35 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 à un prix plafond moyen équivalent WTI de 100 \$ US le baril, dont 79 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 86 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada visant la couverture des besoins de carburant prévus pour la période de 2009 sont formés de contrats sur le pétrole brut, le mazout et le kérosène.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert, par type d'instruments dérivés. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du brut WTI, étant donné les cours à terme du brut WTI, du mazout et du kérosène au 31 décembre 2008.

Au 31 décembre 2008				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat ¹⁾	2009	1 620 000	s.o.	127
Swaps ¹⁾	2009	1 455 000	100	100
	2010	1 250 000	100	100
Tunnels ¹⁾	2009	4 760 000	82	92
	2010	1 960 000	106	116
Options de vente ²⁾	2009	1 200 000	40	s.o.

- 1) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du carburant sous le prix plancher moyen entraînerait une perte de couverture pour Air Canada.
- 2) Vu la chute récente des cours du pétrole, Air Canada a aussi acheté des options de vente de pétrole brut. Air Canada s'attend à des gains de couverture sur le carburant si les cours du pétrole tombent en dessous du prix plancher moyen. L'objectif est de prévenir les obligations de garantie supplémentaires que pourraient entraîner d'autres baisses des cours. La juste valeur de ces instruments dérivés augmente à mesure que baissent les cours du brut, atténuant ainsi une part du risque auquel est exposé le portefeuille total et limitant les exigences sur le plan des garanties. La prime payée relativement à ces contrats est de 4 M\$ (3 M\$ US).

Air Canada désigne certains de ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie et applique la comptabilité de couverture conformément aux dispositions du chapitre 3865 du *Manuel de l'ICCA*, « Couvertures ». Les dérivés liés au carburant désignés au titre de la comptabilité de couverture donnent lieu à la constatation, à chaque période, au titre du « cumul des autres éléments du résultat étendu », de la variation de la juste valeur des éléments de couverture considérés comme efficaces jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent ait été consommé. À l'échéance de l'élément de couverture, la partie efficace des gains et des pertes est incorporée à la charge de carburant, tandis que la partie inefficace de la variation de la juste valeur est constatée dans les « produits (charges) hors exploitation » au moment où elle survient. Air Canada détient également des dérivés liés au carburant qui ne remplissent pas les conditions d'application de la comptabilité de couverture, mais qui constituent néanmoins de bonnes couvertures économiques. Ces contrats, classés à titre de couvertures économiques, sont constatés à la juste valeur à chaque date de bilan, et la variation de la juste valeur est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation lorsqu'elle se produit.

Au 31 décembre 2008, la juste valeur des dérivés sur le carburant en cours s'établissait à 420 M\$, avec position favorable pour les contreparties (77 M\$ en faveur d'Air Canada en 2007). Les dérivés liés au carburant comprennent autant les dérivés qui ont été désignés aux fins de la comptabilité de couverture que ceux qui ne l'ont pas été, et ils sont inscrits dans le passif à court terme au bilan consolidé d'Air Canada. Pour 2008, la baisse de la juste valeur des dérivés sur le carburant d'Air Canada totalise 531 M\$ (gain de 160 M\$ en 2007). De cette perte de juste valeur, 606 M\$ ont été inscrits dans les autres éléments du résultat étendu, tandis que les 74 M\$ restants ont été constatés à titre de gain dans les produits (charges) hors exploitation de 2008.

Comme cela est expliqué ci-dessus, la comptabilisation soit dans les autres éléments du résultat étendu, soit dans les charges hors exploitation n'a pas d'incidence économique sur le programme de couverture du carburant d'Air Canada. En 2008, des contrats de dérivés sur le carburant sont venus à échéance avec une juste valeur favorable à Air Canada de 129 M\$ (61 M\$ en 2007), procurant à celle-ci des rentrées de fonds qui l'ont aidée, de concert avec les suppléments carburant, à atténuer la flambée des prix du carburéacteur au premier semestre de 2008. L'avantage porté à la charge de carburant a été de 79 M\$ en 2008 (36 M\$ en 2007).

Au cours de 2008, des contrats de dérivés liés au carburant ont été liquidés avec des justes valeurs favorables aux contreparties de 160 M\$. La valeur du solde du cumul des autres éléments du résultat étendu qui a été constatée à l'égard de ces dérivés sera portée à la charge de carburant au cours de la période où ces dérivés devaient venir à échéance. Au 31 décembre 2008, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu était de 606 M\$. Le montant net estimatif des pertes au titre de ce cumul devant être reclassé dans le résultat net au cours des 12 mois suivants est de 418 M\$ avant impôts.

Après le 31 décembre 2008, Air Canada a modifié son portefeuille de couvertures sur le carburant en liquidant des contrats de swap et d'options de vente pour des règlements en trésorerie de 156 M\$ selon la comptabilité de couverture et de 16 M\$ hors comptabilité de couverture, avec position favorable à la contrepartie dans les deux cas. La valeur du solde du cumul des autres éléments du résultat étendu constatée à l'égard de ces dérivés sera portée à la charge de carburant au cours de la période où ces dérivés devaient venir à échéance.

Au 30 juin 2009, Air Canada avait couvert environ 28 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2009 à un prix plafond moyen équivalent West Texas Intermediate (« WTI ») de 106 \$ US le baril, dont 52 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 83 \$ US le baril. Air Canada a aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le brut à un prix plafond moyen de 110 \$ US le baril, dont 87 % sont visés par un prix plancher moyen de 101 \$ US le baril.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril au 30 juin 2009 ainsi que les prix plancher et plafond moyens pondérés pour chaque exercice actuellement couvert, classés par type d'instruments dérivés. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du pétrole brut WTI, étant donné les cours à terme du brut WTI, du mazout et du carburéacteur au 30 juin 2009.

En cours au 30 juin 2009				
Instruments dérivés	Échéance	Volume (en barils)	Prix plancher moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)	Prix plafond moyen Équivalent WTI (en \$ US/baril)
Options d'achat ¹⁾	2009	1 600 000	s.o.	121
	2010	400 000	s.o.	134
Swaps ¹⁾	2009	570 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels ¹⁾	2009	1 140 000	75	87
	2010	1 560 000	102	112

1) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du carburant sous le prix plancher moyen entraînerait une perte de couverture pour Air Canada.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. Le portefeuille de placements temporaires à taux variable sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio dette à taux fixe-dette à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable. Le ratio au 31 décembre 2008 est de 58 % à taux fixe pour 42 % à taux variable, compte tenu de l'incidence des positions sur swaps de taux d'intérêt.

Suivent les dérivés employés pour les activités de gestion du risque de taux d'intérêt et les ajustements comptabilisés au cours de l'exercice 2008 :

- En 2008, Air Canada a conclu trois contrats de swap croisé d'une valeur notionnelle de 300 M\$ (283 M\$ US) relativement au financement d'appareils 777 de Boeing, qu'elle a ensuite liquidés. Ces swaps venaient respectivement à échéance en mars 2019, en mai 2019 et en juin 2019. Ils visaient à convertir les versements de capital et d'intérêts sur la dette libellée en dollars américains en dette libellée en dollars canadiens à un taux de change égal à la valeur au pair (1 \$ CA pour 1 \$ US) et à convertir en taux variable les taux fixes de 5,208 % et de 5,640 % assortis à cette dette. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et ont été évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, un gain de 4 M\$ a été inscrit dans le poste « Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés. Ces swaps ont été liquidés le 1^{er} octobre 2008 pour une juste valeur de 4 M\$, avec position favorable à Air Canada
- Au 31 décembre 2008, Air Canada avait conclu deux contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle totale de 118 M\$ (96 M\$ US) (103 M\$ (104 M\$ US) en 2007) relativement au financement de deux appareils 767 de Boeing. Ces swaps viennent respectivement à échéance en juillet 2022 et en janvier 2024. Ils convertissent les loyers à taux fixe prévus aux contrats de location des deux appareils en loyers à taux variable. Au 31 décembre 2008, ces contrats avaient une juste valeur de 21 M\$, avec position favorable à Air Canada (7 M\$, avec position favorable à Air Canada, en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, Air Canada a inscrit un gain de 14 M\$ dans le poste « Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » relativement à ces dérivés (gain de 3 M\$ en 2007).
- Air Canada a recours à des swaps de taux d'intérêt afin de gérer les risques associés à la variation des taux d'intérêt sur sa dette et ses placements à taux variable en dollars américains et en dollars canadiens. En 2006, Air Canada a conclu 19 contrats de swap de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle de 414 M\$ US en vue de bénéficier de taux variables et d'effectuer des versements assortis d'un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % pour le remboursement des emprunts souscrits relativement au financement des appareils 190 d'Embraer entre juin 2006 et février 2008. Les swaps avaient une durée de 15 ans à compter de la date de livraison prévue des appareils et leurs échéances s'échelonnaient de juin 2021 à décembre 2022. Air Canada a liquidé les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils concernés. Elle n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. En 2008, le seul contrat de swap d'intérêt portant sur un appareil 190 d'Embraer encore en cours d'Air Canada est arrivé à échéance avec une juste valeur de 2 M\$, avec position favorable pour la contrepartie (juste valeur de 2 M\$, avec position favorable pour la contrepartie en 2007). Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé en 2008 (perte nette de 10 M\$ sur 11 contrats en 2007).

Les intérêts créditeurs tiennent compte de 47 M\$ en 2008 (84 M\$ en 2007) au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme qui sont classés comme étant détenus à des fins de transaction. Les intérêts débiteurs ont tous trait à des passifs financiers comptabilisés au coût après amortissement au bilan consolidé d'Air Canada.

Risque de change

Le risque de change correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères.

La stratégie de gestion du risque adoptée par Air Canada vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en devises.

Les rentrées de fonds d'Air Canada sont principalement libellées en dollars canadiens, tandis que ses sorties de fonds sont principalement libellées en dollars américains. Ce déséquilibre se traduit tous les ans par une insuffisance des flux de trésorerie en dollars américains provenant de l'exploitation. Pour rétablir l'équilibre, Air Canada a pour pratique de convertir en dollars américains ses produits excédentaires libellés en monnaies autres que le dollar canadien. En 2008, cette conversion a permis de combler environ 30 % du déséquilibre annuel, le reste, soit 70%, ayant été comblé au moyen de divers dérivés sur devises, notamment des opérations au comptant, dont les dates d'échéance correspondent aux dates auxquelles les fonds en dollars américains sont insuffisants. Le nombre de dérivés sur devises venant à échéance à une date donnée est fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les flux de trésorerie nets en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette. En raison de la chute des prix du carburant, les besoins de dollars US d'Air Canada ont aussi baissé proportionnellement.

La majeure partie de l'encours de la dette d'Air Canada est libellée en dollars américains. La dette libellée en dollars américains agit comme couverture économique du matériel volant visé, qui est habituellement acheté et vendu en dollars américains par Air Canada.

Air Canada est aussi exposée au risque de change sur ses créances clients libellées en devises et sur ses flux de trésorerie nets libellés en devises.

Comme il est indiqué ci-dessous, étant donné la dépréciation substantielle du dollar canadien au quatrième trimestre de 2008, Air Canada a choisi de liquider certains de ses contrats sur devises afin de réaliser la valeur de rachat positive, évaluée à la valeur de marché, de ces dérivés. Conformément à ses objectifs de gestion des risques, Air Canada conclut de nouveaux contrats de dérivés aux taux de change courants.

Suit une description des dérivés actuellement employés pour la gestion du risque de change et les ajustements comptabilisés au cours de 2008 ainsi qu'au 31 janvier 2009 :

Au 31 décembre 2008, Air Canada avait passé des contrats de change à terme et des contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens relativement à 632 M\$ (516 M\$ US) et 5 M\$ (3 M€) et échéant en 2009 et en 2010 (2 132 M\$ (2 158 M\$ US) en 2007) et 26 M\$ (18 M€) d'achats futurs en 2008 et en 2009). La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2008 était de 64 M\$ avec position favorable à Air Canada (124 M\$, avec position favorable aux contreparties, en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres. En 2008, un gain de 327 M\$ a été constaté dans le poste « Gain (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 221 M\$ en 2007).

Au 31 janvier 2009, Air Canada avait passé des contrats de change à terme et des contrats d'options sur devises convertissant des dollars américains et des euros en dollars canadiens relativement à 367 M\$ (297 M\$ US) et 5 M\$ (3 M€) et échéant en 2009 et en 2010. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 janvier 2009 était de 51 M\$ avec position favorable à Air Canada. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables et sont évalués à la juste valeur tous les trimestres.

Le swap croisé décrit à la rubrique sur la gestion du risque de taux d'intérêt, ci-dessus, agit comme couverture économique du risque de change sur le financement de deux appareils 777 de Boeing, dont le capital était de 300 M\$ (283 M\$ US).

Air Canada avait aussi conclu des swaps de devises à l'égard des contrats de location-exploitation de 16 CRJ et pour la durée des baux qui expirent entre 2007 et 2011. Les 11 swaps de devises restants sont venus à échéance en janvier 2008 et avaient une juste valeur négligeable (juste valeur de 10 M\$, avec position favorable à Air Canada pour cinq contrats, en 2007). Aucun gain ou aucune perte n'a été comptabilisé au cours de l'exercice (aucun gain ou perte comptabilisé en 2007). Ces swaps de devises conclus avec des tiers avaient une juste valeur négligeable, avec position favorable à Air Canada, au 31 décembre 2007 et totalisaient, en montant notionnel, 78 M\$ (79 M\$ US). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

Risque d'illiquidité

Le risque d'illiquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à s'acquitter de ses engagements financiers et de ses autres obligations contractuelles.

Voir la rubrique 9.2 du présent Rapport de gestion pour une analyse du risque d'illiquidité d'Air Canada.

13. Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière de la Société et du résultat de son exploitation. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations. La Société a recensé, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés, les secteurs suivants :

Produits passages et fret

Les produits passages et fret perçus d'avance d'Air Canada sont reportés et inclus dans le passif à court terme. Les produits perçus d'avance comprennent le produit de la vente de titres de transport à Aéroplan, qui assure à la Société les services de son programme de fidélisation et achète des places à Air Canada au titre du Contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan (« CPSC d'Aéroplan »). Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés des passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens qui recouvrent une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple ou la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Le cas échéant, les produits sont répartis selon des formules précisées dans les ententes commerciales et constatés quand les transports sont assurés

La Société évalue régulièrement l'obligation au titre des produits reportés, ce qui peut entraîner des ajustements dans les produits d'exploitation. En raison de la complexité des tarifs et des accords commerciaux et intersociétés qui sont courants dans tout le secteur aérien, des antécédents qui remontent à de nombreuses années, et d'autres facteurs comme les remboursements, échanges et billets non utilisés, certains montants relativement faibles sont comptabilisés à titre de produits reposant sur des estimations. Des événements et circonstances peuvent faire que ces estimations diffèrent des résultats réels, mais, généralement, ces écarts ont été minimes dans le passé.

Avantages sociaux futurs

Air Canada propose à ses employés et à certains employés détachés par contrat à Aveos et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Ces employés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées, dont Air Canada est la promotrice, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs en matière de soins de santé, d'assurance vie et d'assurance invalidité dont Air Canada est la promotrice. Les états financiers consolidés vérifiés d'Air Canada de 2008 comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. La charge au titre des prestations rend compte d'un recouvrement de coûts répercuté sur Aveos et Aéroplan, au titre des employés détachés par contrat, et à ACE, au titre des employés qui travaillent pour leur compte. Le recouvrement de coûts porte sur les coûts des services rendus au cours de l'exercice à l'égard des prestations de retraite, ainsi que la part qui leur revient au titre des avantages complémentaires de retraite, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2008, ce recouvrement totalise 40 M\$ (40 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2007).

La direction émet un certain nombre d'hypothèses pour le calcul de l'obligation au titre à la fois des prestations et de la charge de retraite :

	31 décembre 2008	31 décembre 2007
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul du passif au titre des prestations		
Taux d'actualisation	7,35 %	5,75 %
Taux d'accroissement de la rémunération ¹⁾	2,50 %	2,50 %
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations constituées		
Taux d'actualisation	5,75 %	5,00 %
Taux prévu de rendement à long terme	7,15 %	7,15 %
Taux d'accroissement de la rémunération ²⁾	2,50 %	2,50 %

1) Par suite d'augmentations salariales, un taux d'accroissement de la rémunération de 1,75 % a été utilisé pour déterminer l'obligation nette au titre des prestations de retraite pour les exercices 2007 et 2008, et un taux de 2,50 % a été utilisé pour les exercices restants.

2) Un taux d'accroissement de la rémunération de 1,75 % a été utilisé en 2007 et en 2008 pour déterminer la charge de retraite nette et un taux de 2,50 % a été utilisé pour les exercices restants.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement à l'échéancier et au montant des paiements prévus des prestations. Une augmentation de 0,25 % se traduit par une diminution de 305 M\$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une diminution de 10 M\$ de la charge de retraite. Une diminution de 0,25 % se traduit par une augmentation de 313 M\$ de l'obligation au titre des régimes de retraite et par une augmentation de 9 M\$ au titre de la charge de retraite.

Hypothèse concernant le rendement prévu des actifs

Le taux de rendement à long terme prévu par la Société à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existaient à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille du régime. La direction d'Air Canada analyse avec ses actuaires les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie de répartition de l'actif qu'adoptera Air Canada, tout en prenant en compte la duration plus longue du portefeuille d'obligations par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents, y compris la baisse importante de la valeur des actifs du régime en 2008, et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme. Rien ne garantit que le régime produira le taux de rendement retenu comme hypothèse. Une analyse de sensibilité de la charge de retraite à une variation hypothétique du rendement attendu de l'actif des régimes est fournie ci-après.

Composition de l'actif

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition visée sont représentées ci-dessous :

	2008	2007	Répartition visée
Actions	52,9 %	58,9 %	59,0 %
Obligations et prêts hypothécaires	43,5 %	36,1 %	41,0 %
Trésorerie et placements à terme	3,6 %	5,0 %	0,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Régimes agréés canadiens

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement de la Fiducie globale des caisses de retraite d'Air Canada (la « Fiducie globale »). En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 3,75 % à l'inflation.

Outre l'affectation générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté plus haut, la gestion de chaque catégorie d'actif est assurée selon les principes suivants :

- Les placements en actions peuvent comprendre des titres convertibles, et ils doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs secteurs d'activité industrielle ou économique. Les titres étrangers peuvent constituer de 37 % à 43 % de la valeur de marché totale de la Fiducie globale. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre, en fonction tant du coût que du cours. Les dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent ni à des fins spéculatives ni à créer un effet de levier.
- Les placements dans des obligations ou des prêts hypothécaires sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « A ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, où la Fiducie globale est autorisée à investir la totalité de ses placements à taux fixe, les placements doivent être diversifiés individuellement et par secteur. L'indice de référence est composé à 40 % du rendement global de l'indice obligataire universel Scotia Capitaux et à 60 % du rendement global de l'indice obligataire à long terme Scotia Capitaux.

Des politiques de placement analogues sont établies pour d'autres régimes de retraite dont Air Canada est la promotrice.

Le taux de rendement à long terme prévu par la Société à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille d'actifs du régime. La direction analyse les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie d'affectation de l'actif qu'adoptera la Société, tout en prenant en compte la durée plus longue du portefeuille d'obligations par rapport à celle d'autres régimes de retraite. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des sommes capitalisées aux fins du versement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme.

Analyse de sensibilité

La sensibilité de la charge de retraite pour 2008, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

Incidence sur la charge de retraite de 2008 (en millions de dollars)	Diminution de 0,25 point	Augmentation de 0,25 point
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	9 \$	(9) \$
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	28 \$	(28) \$

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une importante incidence sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance-maladie complémentaire. En 2008, un taux d'augmentation annuel de 8,25 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (9,25 % retenu pour hypothèse en 2007). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2015. Une augmentation de un point des taux aurait fait monter de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 16 M\$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 21 M\$ l'obligation correspondante.

Impôts sur les bénéfices

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, qui prévoit que les actifs et passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. La direction fait appel à son jugement et à des estimations pour déterminer les taux et montants appropriés relativement à la constatation des impôts futurs en prenant en considération le temps et la probabilité. Les impôts réels pourraient varier considérablement par rapport aux estimations en raison d'événements futurs, notamment des modifications à la loi de l'impôt sur le revenu ou le résultat d'examen effectués par des autorités fiscales et de décisions s'y rattachant. La résolution de ces incertitudes et les impôts finaux qui y sont associés pourraient entraîner un ajustement des actifs et passifs d'impôts de la Société.

Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée plus probable qu'improbable. La Société tient compte des résultats passés, des tendances actuelles et des perspectives des exercices à venir au moment d'évaluer la matérialisation des actifs d'impôts.

Projections fiscales

Au 31 décembre 2008, la Société conserve d'importants attributs fiscaux sous forme de reports de perte en avant et d'autres attributs fiscaux en vue d'abriter ses futurs bénéfices imposables. Ces attributs fiscaux devraient continuer de s'accroître au cours des prochaines années en raison des dépenses en immobilisations qui seront engagées dans l'acquisition d'avions. La Société ne prévoit pas devoir payer d'importants impôts dans un avenir prévisible.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme font l'objet d'un test de recouvrabilité lorsque les circonstances donnent à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme – autres que des actifs incorporels à durée de vie indéterminée – pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la moins-value éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à en tirer dans l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs. Si la valeur comptable de l'actif à long terme ne semble pas pouvoir être recouvrée à même les flux de trésorerie futurs prévus, il faut calculer la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur et le constater dans la période. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés découlant directement de l'utilisation de l'actif ou du groupe d'actifs ou de sa sortie.

Selon les PCGR du Canada, la juste valeur est définie comme étant « le montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence ». L'évaluation de la juste valeur des actifs incorporels exige de la direction qu'elle formule d'importantes estimations sur les taux d'actualisation à appliquer à l'analyse et sur les flux de trésorerie futurs qui seront générés par les actifs, y compris la durée de vie estimative des actifs. Les taux d'actualisation sont déterminés à partir d'une estimation du taux de rendement ajusté au risque applicable à des flux de trésorerie analogues et ils ont été majorés en 2008 en vue de rendre compte d'une prime de risque plus élevée. La Société évalue la sensibilité des taux d'actualisation qu'elle applique. Les taux d'actualisation utilisés font l'objet d'une incertitude relative à la mesure.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées selon la moindre des valeurs entre la juste valeur des immobilisations et la valeur actualisée de ces versements au titre de la location.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles liées à des contrats de location-acquisition avec des EDDV sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant de la Société et, notamment, des moteurs et pièces s'y rapportant (« les pièces durables »), est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de réaménagement intérieur des avions sont amortis sur trois à cinq ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante des appareils. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie jusqu'à concurrence de 40 à 50 ans. Il est fait exception à cette règle lorsque la vie du bâtiment dépasse la durée du bail foncier. Le cas échéant, le bâtiment est amorti sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou cinq ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur une période allant de 3 à 25 ans.

On détermine la durée amortissable des avions par une analyse économique, un examen des plans existants concernant le parc aérien et des comparaisons avec le matériel volant de compagnies aériennes ayant recours aux mêmes types d'appareils. Les valeurs résiduelles estimatives sont établies à partir des antécédents de la Société concernant les ventes d'appareils et de rechanges ainsi qu'à partir d'évaluations prospectives préparées par des tiers indépendants.

Actifs incorporels

Les actifs incorporels identifiables de la Société ont été constatés à leur juste valeur estimative au 30 septembre 2004, au sortir de la protection de la LACC. Depuis, les actifs incorporels ont été réduits par un report d'impôts de 914 M\$. Au titre des PCGR canadiens, les actifs incorporels à durée de vie indéfinie doivent faire l'objet d'un test de dépréciation tous les ans ou lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser qu'ils auraient pu avoir perdu de la valeur. Si la valeur comptable des actifs dépasse leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

14. Facteurs de risque

La présente rubrique ne prétend pas englober tous les facteurs de risque possibles pour la Société. D'autres risques, que la Société ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et avoir un effet négatif important sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Risques liés à ACE

Dépendance à l'égard du principal investissement

ACE est une société de portefeuille chapeautant des sociétés du secteur de l'aviation commerciale, dont Air Canada qui constitue son principal investissement. La valeur de la participation qu'ACE détient dans Air Canada est fonction des conditions du marché, lesquelles reposent sur le rendement financier d'Air Canada, sur le mouvement des cours des actions des compagnies aériennes cotées en bourse et de l'état général du marché. Toute baisse du cours des actions d'Air Canada sur le marché réduira la valeur des actions pouvant être réalisée.

Décision anticipée de l'Agence du revenu du Canada relativement à l'imposition du rachat d'actions privilégiées au titre de la Partie VI.1

ACE a obtenu une décision anticipée en matière d'impôt de l'Agence du revenu du Canada (« ARC ») datée du 8 décembre 2008 qui indique que la structure de rachat utilisée n'entraîne pas le rachat d'« actions privilégiées imposables » ou d'« actions privilégiées à court terme », ce qui aurait obligé ACE à payer l'impôt prévu par la Partie VI.1 de la *Loi de l'impôt sur le revenu* sur le rachat de ses actions privilégiées, au taux de 50 % du prix de rachat.

Si ACE ne rachète pas les actions privilégiées restantes dans le cadre d'une structure de rachat appropriée, ACE pourrait être assujettie à l'imposition du rachat de certaines actions privilégiées en vertu de la Partie VI.1, ce qui réduirait le montant disponible à distribuer aux parties prenantes au titre du plan d'arrangement.

Trésorerie d'ACE formée en grande partie d'équivalents de trésorerie

Une part substantielle de la trésorerie d'ACE est formée d'équivalents de trésorerie, lesquels sont exposés au risque de crédit et aux fluctuations des taux d'intérêt, ce qui pourrait se répercuter sur la valeur de ces placements. Ces placements sont réalisés en conformité avec la politique de placement approuvée par le Conseil d'administration. Même si la politique d'ACE en matière de placement vise à procurer de la liquidité à court terme à des niveaux de risque peu élevés, ces placements restent exposés au risque de crédit et aux fluctuations des taux d'intérêt. La valeur de ces placements pourrait donc augmenter ou diminuer en conséquence. Toute diminution de la juste valeur de ces placements réduirait le montant disponible à distribuer aux parties prenantes au titre du plan d'arrangement.

Continuité de l'exploitation

Du fait de son intention de demander au tribunal et aux actionnaires l'approbation du plan d'arrangement au titre duquel la Société sera liquidée, intention qu'elle a annoncée le 10 décembre 2008, ACE a modifié sa base comptable de la continuité de l'exploitation à la liquidation et a déposé ses états financiers sur cette base le 13 février 2009.

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'au plus 700 M\$ accordée à Air Canada et annoncée le jour même par Air Canada se chiffre à 150 M\$. Compte tenu de la participation d'ACE dans cette facilité, la direction n'a pas l'intention de procéder à une liquidation à ce point-ci.

Si jamais la liquidation de son actif net va de l'avant, ACE adoptera de nouveau la base de liquidation, ce qui entraînera la présentation de l'actif net en liquidation sur une base déconsolidée.

Risques liés à Air Canada

Résultats d'exploitation

Avant d'être restructurée au titre de la LACC, le 30 septembre 2004, Air Canada avait subi d'importantes pertes d'exploitation, et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. En 2008, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation avant provision pour enquêtes sur le fret de 39 M\$. La conjoncture actuelle pourrait faire perdre des sommes considérables à Air Canada. En dépit des mesures et efforts qu'elle a déployés en vue de comprimer ses coûts et de trouver de nouvelles sources de financement, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager la rentabilité ou à atteindre ses objectifs dans le cadre de ces mesures et, notamment, pour ce qui est de compenser ou d'atténuer les risques auxquels elle est exposée et qui sont liés entre autres à la conjoncture économique, à la situation de trésorerie, à la capitalisation des régimes de retraites, au caractère imprévisible de la volatilité des coûts du carburant et aux autres dépenses.

Endettement

Air Canada a – et devrait continuer d'avoir – un niveau d'endettement élevé, associé notamment aux coûts fixes substantiels liés aux locations et au financement d'avions et, du fait des difficultés économiques et autres conditions auxquelles elle doit faire face, elle pourrait devoir encore s'endetter davantage. Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir des conséquences négatives importantes. Par exemple, il pourrait i) restreindre Air Canada dans sa capacité de réunir de nouveaux financements, ii) forcer Air Canada à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie liés à son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins, iii) rendre Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique et iv) atténuer la réactivité d'Air Canada à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du même coup, sa compétitivité.

La capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de remboursement de sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordres économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt risque de se répercuter dans une même proportion sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit qu'Air Canada soit à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations locatives.

Apport de capitaux neufs et de liquidités

Dans le cadre normal de ses activités, Air Canada doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, à la conjoncture économique, à la capitalisation de ses régimes de retraite, à la volatilité des prix du carburant, aux clauses restrictives de contrats qui pourraient obliger Air Canada à verser des dépôts de garantie à des tiers, aux taux de change et à la concurrence accrue de la part de transporteurs internationaux et transfrontaliers et de transporteurs canadiens à bas prix. La situation de trésorerie d'Air Canada pourrait aussi subir les contrecoups d'autres facteurs et risques dont il est fait mention ailleurs dans la présent Rapport de gestion. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes dépenses d'exploitation et en immobilisations doivent être engagées ou pourront devoir l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et de sa trésorerie sont insuffisantes, Air Canada continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de liquidités et financer les dépenses d'exploitation et en immobilisations par lesquelles passe la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir des capitaux supplémentaires, à même les fonds tirés de son exploitation ou de financements par emprunts ou capitaux, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner ses dépenses prévues en totalité ou en partie, ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire considérablement à ses affaires, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, la capacité de ses concurrents de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions plus avantageuses pourrait placer Air Canada dans une situation concurrentielle défavorable.

En outre, les cotes de solvabilité attribuées à Air Canada influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers et à des liquidités. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui pourrait ajouter aux coûts d'emprunt et d'assurance d'Air Canada, entraver sa capacité d'attirer du capital, nuire à sa

situation de trésorerie, limiter sa capacité d'exercer ses activités, et porter un grave préjudice à ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de l'état de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en présupposant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en présupposant qu'on pourrait résilier immédiatement le régime).

En mai 2004, Air Canada et le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF ») ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences fédérales d'alors sur le plan de la capitalisation du déficit des régimes agréés d'Air Canada, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2004. Air Canada est tenue de cotiser des montants en espèces substantiels chaque année et des sommes encore plus importantes en cas d'un mauvais rendement des placements au titre des caisses de retraite ou de baisses supplémentaires des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour Air Canada de ne pas verser les cotisations en espèces requises au titre de ses régimes agréés, ou de ne pas être en mesure de le faire, pourrait porter un grave préjudice à ses affaires, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

La solvabilité du passif est particulièrement sensible à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement tiré des placements de l'actif des régimes, lequel rendement est à son tour tributaire de divers facteurs dont la conjoncture économique. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. La détérioration des conditions économiques pourrait faire augmenter substantiellement les obligations de capitalisation d'Air Canada, ce qui pourrait nuire considérablement à ses affaires, aux résultats de son exploitation et à sa situation financière.

On se reportera à la rubrique 9.4 du présent Rapport de gestion relativement aux obligations de capitalisation d'Air Canada à l'égard des régimes de retraite.

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, dont l'incidence sur Air Canada peut par ailleurs être considérable. Ainsi, la conjoncture et le contexte géopolitique peuvent influencer sur la demande de transport aérien ainsi que sur les coûts d'exploitation d'Air Canada, sur ses cotisations et charges de retraite, et sur la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme ses coûts fixes sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. Air Canada n'est pas à même de prévoir avec certitude ni les conditions qui prévaudront sur le marché ni les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à bas prix peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. Un repli de la croissance économique en Amérique du Nord ou dans d'autres régions que dessert Air Canada, conjugué à un climat d'instabilité géopolitique dans divers coins du monde, à des préoccupations croissantes à l'égard des répercussions des transports aériens sur l'environnement ainsi qu'aux tendances en faveur de transports plus « verts » où les consommateurs cherchent à réduire leurs déplacements, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et nuire considérablement à la rentabilité d'Air Canada.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2008, en pourcentage des charges d'exploitation. Le cours du carburant fluctue grandement sous l'influence de nombreux facteurs, dont les marchés internationaux, des événements géopolitiques et le taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2008, comme en 2006 et 2007, les prix du carburant ont augmenté et fluctué à des sommets historiques. Leur maintien à ces niveaux très élevés,

voire le dépassement de ces niveaux, pourrait nuire gravement aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2008, Air Canada estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 25 M\$ CA de la charge de carburant pour Air Canada en 2008 (compte non tenu de l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le carburacteur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés constants.

Écart de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et, dès lors, s'exposer aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2008, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,23 \$ à 1,24 \$ par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 30 M\$ sur le résultat d'exploitation. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des paiements d'intérêts, du service de la dette et des droits d'utilisation des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une partie substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation importante du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, à ses résultats d'exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit non plus que les conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou l'issue des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou qui seront comparables à celles des conventions conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des salariés d'Air Canada sont syndiqués. Hormis la convention avec l'IBT représentant certains employés d'aéroports et de centres d'appels aux États-Unis qui a été renouvelée en 2008 pour une durée de trois ans, les plus récentes conventions collectives avec les syndicats représentant le plus grand nombre de salariés remontent à 2003 et 2004 et expirent en 2009 (sauf les conventions portant sur deux groupes de répartiteurs d'équipages, conclues plus récemment). Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée d'effet de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le *Code canadien du travail* et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. Rien ne garantit que ces conventions pourront être renouvelées sans qu'il y ait de conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura pas de conflit de travail conduisant à une interruption ou à une perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

De plus, un conflit ou arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD}, partenaires de la Société, risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Caractéristiques inhérentes à l'aviation commerciale : faibles marges brutes et coûts fixes élevés

Le secteur de l'aviation commerciale est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés et, par conséquent, un changement même relativement faible du nombre de passagers, des tarifs ou de la composition du trafic pourrait avoir des répercussions importantes sur les résultats d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada pourraient réellement s'en ressentir. Comme Air Canada doit engager des coûts fixes substantiels, qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence

Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée sur des marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux desservis par Air Canada ou annoncé leur intention de le faire.

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés d'Air Canada au pays, ou y ont soit étendu leur présence soit annoncé leur intention d'y concurrencer Air Canada, et à l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur le marché transfrontalier ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs avec lesquels Air Canada peut devoir rivaliser, dont des transporteurs américains, pourraient (certains d'entre eux l'ont déjà fait) remanier sensiblement leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition) de manière à réduire leur endettement et à abaisser leurs coûts d'exploitation pour mieux soutenir la concurrence d'Air Canada. Cette dernière fait aussi face à une concurrence accrue à l'international à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en reconvertissant leur capacité intérieure vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si des transporteurs canadiens à bas prix ou d'autres compagnies réussissent ainsi à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier d'Air Canada, si d'autres compagnies américaines arrivent à s'implanter sur le marché transfrontalier d'Air Canada ou si des transporteurs arrivent à étendre leurs ramifications sur les marchés internationaux où Air Canada est présente, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation d'Air Canada.

Air Canada doit par ailleurs affronter une vive rivalité tarifaire. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années, conjuguée à l'avènement de sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents d'Air Canada. La décision de celle-ci d'égaliser ces prix coupés pour maintenir son trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de couper ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité à dégager des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

En outre, la concentration de compagnies aériennes pourrait aviver encore davantage la concurrence, du fait que les compagnies issues de ces regroupements pourraient dès lors rivaliser plus efficacement avec Air Canada, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes liées à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut Air Canada sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur la trésorerie et les ratios de couverture de la dette) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise,

notamment pour ce qui est de réduire sa trésorerie, de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un autre financement ou une entente majeure assortis de clauses de la sorte qui la limiteront dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (et, notamment, à ses clauses restrictives d'ordre financier ou autre) ou toute défaillance de sa part dans le remboursement de ses emprunts et coûts fixes pourrait entraîner toutes sortes de difficultés, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers et bailleurs qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, il est peu probable qu'Air Canada soit en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses autres coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des actifs d'Air Canada à titre de garanties sur ses obligations.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations des aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Si ces autorités, au Canada ou ailleurs, continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela pourrait gravement nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres

De manière à pouvoir conduire ses affaires, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, concevoir et déployer d'importants moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres, comme cela a été le cas pour le programme de renouvellement de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, l'actualisation du système de réservations et de traitement des clients dans les aéroports (qui vient aussi en appui à son modèle tarifaire), l'amélioration de ses processus administratifs et d'autres projets. Ces moyens, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur élaboration et à leur implantation, sont exposés à une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la maîtrise d'Air Canada. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, à la bonne intégration de ces nouveaux moyens aux activités et processus déjà en place à Air Canada et à leur mise en œuvre, ainsi qu'à l'adhésion à ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. Tout retard, manquement ou insuffisance dans l'identification du besoin et dans la conception, le financement ou la mise en œuvre des moyens visant à le combler serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et porterait un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est la restructuration de son parc aérien, notamment par l'élimination et le remplacement des avions les plus anciens et les moins efficaces et par la modernisation de la flotte de gros-porteurs par l'acquisition d'appareils neufs et plus performants. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc d'Air Canada, notamment dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies qu'utilise Air Canada, notamment les logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur le Web, l'aident à assurer ses services ainsi qu'à accroître son chiffre d'affaires tout en réduisant ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications d'Air Canada, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports, et les systèmes d'opérations aériennes.

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Air Canada investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation d'Air Canada et de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, notamment dans les aéroports et auprès des autorités aéroportuaires et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des avions et pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure Aveos). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs, et le passage à de nouveaux fournisseurs peut prendre beaucoup de temps et nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus ou l'incapacité de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéropplan

Grâce à sa relation avec Aéropplan, Air Canada peut offrir à ses clients membres d'Aéropplan la possibilité de gagner des milles Aéropplan. Se fondant sur des sondages réalisés auprès de la clientèle, Air Canada est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéropplan constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéropplan de ses obligations envers Air Canada aux termes du CPSC d'Aéropplan et dans le cadre du programme Aéropplan ou une interruption imprévue des services Aéropplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic hors saison partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux apport de trafic sur les routes du réseau principal d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rembourse à celle-ci un certain nombre de frais déterminés à partir de certains coûts engagés par Jazz. Air Canada rembourse aussi à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, ainsi que certains autres coûts. Des augmentations importantes de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations de Jazz envers Air Canada aux termes du CAC de Jazz ou d'autres interruptions imprévues des services de Jazz indépendantes de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les revenus de Jazz.

Star Alliance^{MD}

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres du réseau Star Alliance^{MD} lui rapportent d'importantes retombées, notamment sur les plans de l'exploitation de vols à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Si l'un des piliers du réseau Star Alliance^{MD} devait partir ou être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes, cela pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Toronto-Pearson. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres motifs, par les conditions météorologiques et par les arrêts de travail ou grèves d'employés d'aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens et autres travailleurs qui ne sont pas au service d'Air Canada, ou encore pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada, seraient susceptibles de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Litiges en cours

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, Air Canada comprise. Les autorités de réglementation de la concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada collabore entièrement à ces enquêtes, qui devraient vraisemblablement déboucher, si ce n'est déjà fait, sur l'engagement d'actions en justice à l'encontre d'Air Canada et d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence, dont l'Union européenne, où toutes les étapes de la procédure menant à une décision ont été franchies. Air Canada a aussi été citée comme défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations.

En 2008, Air Canada a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 M\$. Cette estimation se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que sur l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'est pas liée aux actions intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures et enquêtes. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées.

En février 2006, Jazz a engagé une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement les « défenderesses Porter ») après avoir appris que Jazz se verrait interdire l'accès à l'aéroport du centre-ville de Toronto (le Toronto City Centre Airport ou « TCCA »). Le 26 octobre 2007, les défenderesses Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, à savoir notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevenait à la législation canadienne en matière de concurrence, et réclamant 850 M\$ en dommages-intérêts. Parallèlement à l'action engagée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a engagé devant la Cour fédérale du Canada une procédure d'examen judiciaire à l'encontre de la Toronto Port Authority (« TPA »), portant sur l'accès de Jazz au TCCA. Les défenderesses Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, alléguant des torts et recherchant des conclusions du même ordre que ceux de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Air Canada considère les demandes reconventionnelles de Porter devant ces deux tribunaux comme étant sans fondement.

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne une plainte de disparité salariale fondée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. La plainte remonte à 1991, mais elle n'a pas été instruite en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même « établissement » au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne, qui peut maintenant procéder à l'évaluation des plaintes du SCFP. Le 16 mars 2007, la Commission a renvoyé la plainte à l'encontre d'Air Canada pour enquête. Air Canada estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*

en matière de parité salariale. Cependant, selon Air Canada, il n'est pas possible pour le moment de prédire avec quelque niveau de certitude que ce soit l'issue de l'enquête de la Commission.

Litiges éventuels

Dans le cadre de l'exercice de leurs activités, les compagnies aériennes s'exposent à des réclamations et poursuites. Les litiges à venir, notamment une hausse des actions collectives, pourraient également avoir un effet néfaste sur les activités d'Air Canada et les résultats de son exploitation.

Personnel essentiel

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'affaires est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les bons éléments dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est et en Europe, ont créé un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat d'envergure (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou même pas de transporteur du tout) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine, ou les exigences actuelles ou proposées à l'égard des documents d'identité des passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers voyageant par Air Canada en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, ou le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Épidémies (SRAS, grippe et autres)

Après que plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») eurent éclos dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a publié, le 23 avril 2003, un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante d'Air Canada et l'éclosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont été durement ressentis par la demande passagers sur les destinations d'Air Canada et se sont durement répercutés sur le trafic à l'échelle du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe au cours des prochaines années. La résurgence du SRAS ou l'éclosion de quelque autre forme d'épidémie comme la grippe (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (à l'encontre de villes ou régions du Canada ou d'autres pays) ne feraient qu'exacerber les répercussions sur la demande passagers. La réduction du trafic qui en résulterait sur les destinations desservies par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées à son encontre à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait à la prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil d'Air Canada ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance ou la réparation pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

Air Canada connaît généralement une hausse très marquée de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande sensiblement réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement le résultat d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts d'Air Canada comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme.

Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers est également fonction de facteurs tels la conjoncture économique et le contexte géopolitique, les conflits armés ou risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les niveaux tarifaires et le climat. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation pour une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation pour une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Réglementation

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui en régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et des décisions rendues pour venir s'ajouter aux exigences ou restrictions frappant déjà les activités aériennes. Par exemple, de nouvelles lois ou des projets de loi ont été envisagés ou adoptés concernant les émissions de carbone dans le secteur aéronautique; ces mesures législatives comprennent, notamment, des mécanismes basés sur le marché où il est envisagé de mettre en œuvre des systèmes d'échange de droits d'émissions dans une démarche de réduction de la pollution atmosphérique. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, dont ceux portant sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau ou le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. Celle-ci ne peut garantir que de nouveaux règlements ne seront pas adoptés ou que des règlements existants ne seront pas modifiés, ou que des décisions ne seront pas adoptées ou rendues. L'adoption de ces nouveaux règlements ou la révision des règlements existants, ou des décisions rendues, pourrait porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'accès des transporteurs intérieurs aux lignes internationales est régi par des ententes conclues entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Un changement de politique de transport par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et se répercuter négativement sur les activités internationales d'Air Canada.

Air Canada est régie par les lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés, et notamment en matière de systèmes d'information préalable sur les passagers et d'accès aux systèmes de réservations des compagnies aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation pourrait entraîner des coûts supplémentaires et, à ce titre, avoir un effet défavorable important sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation d'Air Canada.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis le 11 septembre 2001, le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir, et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité dans l'avenir. Dans la mesure où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient pas ou ne voudraient pas lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre comme il le fait actuellement à Air Canada et à d'autres transporteurs au Canada. S'il devait cesser de fournir une pareille garantie ou qu'il la modifie, Air Canada et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Air Canada estime qu'il lui en coûterait environ 10 M\$ par année pour obtenir cette couverture. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'Association du transport aérien international (« IATA »), ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de l'introduction récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont institué, dans leurs polices d'assurance corps d'aéronef et rechanges, tout comme elles entendent le faire aussi pour les assurances passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard d'exclusion en cas d'actes de guerre ou de terrorisme. Cette clause exclut toute réclamation résultant d'un usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques. Le programme d'indemnisation du gouvernement du Canada vise à régler ce type de situations à mesure qu'elles se produisent, mais il n'a pas encore été décidé d'étendre l'indemnisation afin de couvrir cette exclusion. En l'absence d'une décision du gouvernement du Canada et aussi longtemps qu'une décision n'aura pas été prise dans ce sens, la perte de cette couverture expose Air Canada à ce nouveau risque non assuré et pourrait la mettre en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

15. Sensibilité des résultats

Les résultats financiers d'Air Canada sont exposés à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter de façon notable sur son résultat d'exploitation. Le tableau ci-dessous illustre, à titre indicatif, l'incidence financière qu'une variation donnée de l'une ou l'autre des hypothèses d'exploitation aurait été susceptible d'avoir de manière générale sur les résultats d'exploitation d'Air Canada. Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2008 et des estimations retenues en l'occurrence par la direction. Les effets ne sont pas cumulatifs, ils ne reflètent pas l'interdépendance des éléments et ils peuvent varier considérablement dans les faits par suite de facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada. En revanche, une variation inverse du facteur de sensibilité aurait eu l'effet opposé sur le résultat d'exploitation.

(en millions de dollars) Variable clé		2008 Mesure	Facteur de sensibilité	Incidence estimative favorable (défavorable) sur le résultat d'exploitation
Mesures des produits				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau Canada	19,2 25,2	augmentation de 1 % du rendement	93 \$ 39 \$
Trafic (en millions de PMP)	Réseau Canada	50 519 16 214	augmentation de 1 % du trafic	84 \$ 36 \$
Coefficient d'occupation	Réseau	81,4	augmentation de 1 point	103 \$
PPSMO (en cents)	Réseau	15,6	augmentation de 1 % des PPSMO	89 \$
Mesures des charges				
Charges salariales et sociales (en millions de dollars)		1 877	augmentation de 1 %	(19) \$
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) ¹⁾		103,9	augmentation de 1 \$ US le baril de WTI	(25) \$
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) ¹⁾		92,5	augmentation de 1 %	(35) \$
Charges par SMO (en cents)		17,9	augmentation de 1 % des CESMO	(111) \$
Taux de change				
de \$ CA à \$ US	1 \$ US = 1,23 \$ CA		augmentation de 1 cent (ex. : de 1,23 \$ à 1,24 \$)	(30) \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des suppléments carburant et des opérations de couverture du carburant. Voir la rubrique 12 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les instruments dérivés liés au carburant d'Air Canada.

16. Résultats financiers trimestriels

Les données trimestrielles du tableau ci-après peuvent ne pas être directement comparables par suite des changements de méthodes comptables à l'égard d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	T1 2007 ¹⁾	T2 2007 ²⁾	T3 2007	T4 2007 ³⁾	T1 2008	T2 2008	T3 2008	T4 2008
Produits d'exploitation	2 625 \$	2 659 \$	3 022 \$	2 520 \$	2 726 \$	2 783 \$	3 075 \$	2 496 \$
Charges d'exploitation	(2 654)	(2 563)	(2 682)	(2 474)	(2 753)	(2 785)	(2 970)	(2 646)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant l'élément suivant ⁴⁾	(29)	96	340	46	(27)	(2)	105	(150)
Provision pour enquêtes sur le fret ⁵⁾	-	-	-	-	(125)	-	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	(29)	96	340	46	(152)	(2)	105	(150)
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ⁶⁾	(43)	22	(116)	1 082	(30)	832	(240)	(483)
Bénéfice net (perte)	(72) \$	118 \$	224 \$	1 128 \$	(182) \$	830 \$	(135) \$	(633) \$
Résultat par action ⁷⁾								
– de base	(0,70) \$	1,14 \$	2,17 \$	10,81 \$	(2,96) \$	15,46 \$	(3,86) \$	(18,12) \$
– dilué	(0,70) \$	0,98 \$	1,84 \$	8,88 \$	(2,96) \$	10,76 \$	(3,86) \$	(18,12) \$

1) ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan à compter du 14 mars 2007.

2) ACE a cessé de consolider les résultats de Jazz à compter du 24 mai 2007.

3) ACE a cessé de consolider les résultats d'ACTS à compter du 16 octobre 2007.

4) Les 1^{er} et 2^e trimestres de 2007 comportaient une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 9 M\$ et de 6 M\$, respectivement.

5) Le 1^{er} trimestre de 2008 comprend une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ constituée par Air Canada.

6) Le 2^e trimestre de 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ liés à la vente de 0,249 million d'actions de US Airways. Le 3^e trimestre de 2007 comprend un gain de 4 M\$ et une charge fiscale de 1 M\$ liés à la vente de 0,251 million d'actions de US Airways. Le 4^e trimestre de 2007 comprend un gain de cession global de 1 339 M\$ et une charge fiscale de 214 M\$, formés principalement d'un gain à la cession de 565 M\$ et d'une charge fiscale de 82 M\$ liés à la monétisation d'ACTS complétée le 16 octobre 2007, d'un gain à la cession de 539 M\$ et d'une charge fiscale de 91 M\$ liés au placement secondaire de 22 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan, et d'un gain à la cession de 233 M\$ et d'une charge fiscale de 41 M\$ liés au placement secondaire de 35,5 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air. Le 1^{er} trimestre de 2008 comprend un gain de 89 M\$ (71 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air et une charge de dépréciation de 38 M\$ constatée par Air Canada liée à sa flotte d'appareils 767-200 de Boeing. Le 2^e trimestre de 2008 comprend un gain de 413 M\$ (340 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 20,4 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan, un gain de 417 M\$ (344 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan et un gain de 78 M\$ (62 M\$ après impôts) à la vente par ACE de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air.

7) Tient compte de l'incidence de l'offre de rachat substantielle réalisée par ACE, le 10 janvier 2008, où ACE a accepté pour rachat et annulation un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable de catégorie A et 9 894 166 actions à droit de vote de catégorie B et de l'offre de rachat substantielle réalisée par ACE, le 18 juin 2008, où ACE a accepté pour rachat et annulation un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable de catégorie A et 10 190 187 actions à droit de vote de catégorie B.

17. Principales informations annuelles

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant ACE pour les exercices 2008, 2007 et 2006. Ces données peuvent ne pas être directement comparables par suite des changements de méthodes comptables à l'égard d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2008	2007 ¹⁾	2006 ²⁾
Produits d'exploitation	11 080 \$	10 826 \$	10 657 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ²⁾	-	-	(102)
Produits d'exploitation	11 080	10 826	10 555
Charges d'exploitation ^{1) 2)}	(11 154)	(10 373)	(10 160)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision pour enquêtes sur le fret ³⁾	(74)	453	395
Provision pour enquêtes sur le fret	(125)	-	-
Bénéfice (perte) d'exploitation	(199)	453	395
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts ⁴⁾	79	945	13
Bénéfice net (perte)	(120) \$	1 398 \$	408 \$
BAIIALA ⁵⁾	766 \$	1 358 \$	1 412 \$
BAIIALA exclusion faite des charges exceptionnelles ⁵⁾	891 \$	1 373 \$	1 539 \$
Résultat par action			
– de base	(2,59) \$	13,51 \$	4,01 \$
– dilué	(2,59) \$	11,44 \$	3,80 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 813 \$	3 139 \$	3 178 \$
Actif	11 871 \$	13 754 \$	13 441 \$
Passif à long terme ⁶⁾	7 626 \$	7 181 \$	7 452 \$

- 1) Les résultats et la situation financière d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS ne sont plus consolidés dans les résultats d'ACE à compter des 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007 respectivement. Les charges d'exploitation de 2007, comprennent une charge exceptionnelle de restructuration de la main-d'œuvre de 15 M\$.
- 2) 2006 comprenait une charge exceptionnelle de 102 M\$ relative à l'obligation d'Air Canada à l'égard de l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002. Les charges d'exploitation de 2006 comprennent une charge exceptionnelle de restructuration de la main-d'œuvre de 125 M\$.
- 3) Air Canada a constaté une provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ en 2008.
- 4) Les produits (charges) hors exploitation comprennent des gains à la cession d'actifs de 946 M\$ en 2008, de 1 366 M\$ en 2007 et de 393 M\$ en 2006. Sont aussi compris une perte de change nette de 655 M\$ en 2008, un gain de change net de 313 M\$ en 2007 et un gain de change net de 12 M\$ en 2006.
- 5) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation et du BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles, au résultat d'exploitation.
- 6) Le passif à long terme comprend la dette à long terme (dont la tranche échéant à moins d'un an) et les obligations locatives, les actions privilégiées convertibles, les prestations de retraite et d'avantages complémentaires et les autres passifs à long terme.

18. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de présentation de l'information financière visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière ont été établis par la direction, avec le concours du président-directeur général (le « chef de la direction ») et le vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») de la Société en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

La Société a déposé des attestations, signées par le chef de la direction et le chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt des documents annuels de la Société pour 2008. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent également de l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent en outre de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, de concert avec le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société, ont mesuré l'efficacité des procédures et contrôles de communication de la Société et conclu, au 31 décembre 2008, qu'ils permettaient effectivement de fournir une assurance raisonnable que :

- i) tout élément d'information important concernant la Société a été communiqué au Comité sur la politique d'information financière par d'autres;
- ii) l'information que la Société est tenue de communiquer dans le cadre de ses dépôts annuels, intermédiaires et autres documents déposés ou soumis par la Société en application des lois sur les valeurs mobilières ont été enregistrés, traités, résumés et déclarés dans les délais prévus par lesdites lois sur les valeurs mobilières.

En outre, l'évaluation a porté sur les processus, systèmes et capacités de la Société en matière de dépôts de documents auprès des organes de réglementation, de communication de l'information dans le public, et de mise en évidence et de communication des informations considérées comme importantes.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, avec le concours du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction, ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu, au 31 décembre 2008, que les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces en ce qu'ils fournissaient une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'information financière et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

Changements aux contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2008 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

19. Mesures financières hors PCGR**BAIIALA/BAIIA**

Le BAIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions) est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien qui donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Dans les secteurs qui ne louent pas d'avions, comme Aéroplan et ACTS, le BAIIA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude) est utilisé pour donner un aperçu des résultats d'exploitation avant amortissement et désuétude, puisque de tels coûts varient sensiblement d'une société à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses actifs. La Société présente aussi le BAIIALA avant et après la provision pour les enquêtes sur le fret, car cela risquerait de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme le BAIIALA et le BAIIA ne sont pas des unités de mesure conformes aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'ils n'ont pas de sens normalisé, ils ne sauraient être comparés à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA d'ACE pour 2008 n'est pas directement comparable à son BAIIALA de 2007, en raison de la dilution de la participation d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS.

Les BAIIALA et BAIIA et le BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret se rapprochent du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			2008	2007	Variation (\$)
	2008	2007	Variation (\$)			
Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	(146) \$	72 \$	(218) \$	(39) \$	433 \$	(472) \$
Rajouter :						
Locations avions	80	62	18	279	282	(3)
Amortissement	174	140	34	694	548	146
BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret	108	274	(166)	934	1 263	(329)
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
BAIIALA	108 \$	274 \$	(166) \$	809 \$	1 263 \$	(454) \$
Aéroplan						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	- \$	- \$	- \$	- \$	40 \$	(40) \$
Rajouter :						
Amortissement	-	-	-	-	3	(3)
BAIIA	- \$	- \$	- \$	- \$	43 \$	(43) \$
Jazz						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	- \$	- \$	- \$	- \$	62 \$	(62) \$
Rajouter :						
Locations avions	-	-	-	-	57	(57)
Amortissement	-	-	-	-	9	(9)
BAIIALA	- \$	- \$	- \$	- \$	128 \$	(128) \$
ACTS						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	- \$	3 \$	(3) \$	- \$	20 \$	(20) \$
Rajouter :						
Amortissement	-	1	(1)	-	31	(31)
BAIIA	- \$	4 \$	(4) \$	- \$	51 \$	(51) \$
ACE Consolidé ¹⁾						
Résultat d'exploitation selon les PCGR avant provision pour enquêtes sur le fret	(150) \$	46 \$	(196) \$	(74) \$	453 \$	(527) \$
Rajouter :						
Locations avions	80	62	18	279	323	(44)
Amortissement	172	140	32	686	582	104
BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret	102	248	(146)	891	1 358	(467)
Provision pour enquêtes sur le fret	-	-	-	(125)	-	(125)
BAIIA/BAIIALA	102 \$	248 \$	(146) \$	766 \$	1 358 \$	(592) \$

1) ACE a cessé de faire entrer dans son périmètre de consolidation les résultats d'Aéroplan, de Jazz et d'ACTS à compter des 14 mars, 24 mai et 16 octobre 2007, respectivement.

20. Glossaire

BAIIA – Mesure correspondant au bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude, ne relevant pas des PCGR.

BAIIALA – Mesure correspondant au bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations d'avions, ne relevant pas des PCGR.

CESMO – Charges d'exploitation par siège-mille offert.

Coefficient d'occupation – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Passagers-milles payants (PMP) – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO) – Moyenne des produits passages par siège-mille offert.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

Sièges-milles offerts (SMO) – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.